

Lokal och regional kollektivtrafik 2006



En sammanställning av resor, produktion, intäkter,
kostnader och bidrag inom lokal och regional
allmän kollektivtrafik

Lokal och regional kollektivtrafik 2006

En sammanställning av resor, produktion, intäkter, kostnader och bidrag inom lokal och regional allmän kollektivtrafik

SIKA Statistik är SIKAs publikationsserie för års- och kvartalsstatistik. Från och med avseendeåret 2005 omfattar denna serie även statistik som tidigare publicerats som SIKAs Statistiska Meddelanden (SSM). Statistiken omfattar huvudområdena vägtrafik, bantrafik, sjöfart, luftfart, post, tele, kollektivtrafik och kommunikationsmönster.

Hittills i år har följande rapporter i serien SIKAs Statistik publicerats:

- 2007:1 Utrikes och inrikes trafik med fartyg, tredje kvartalet 2006
- 2007:2 Fordon enligt vägtrafikregistret, fjärde kvartalet och hela året 2006
- 2007:3 Person- och godstransporter på järnväg, tredje kvartalet 2006
- 2007:4 Inrikes och utrikes trafik med svenska lastbilar, tredje kvartalet 2006
- 2007:5 Fordon i län och kommun vid årsskiftet 2006/2007
- 2007:6 Fordon vid årsskiftet 2006/2007
- 2007:7 Person- och godstransporter på järnväg, fjärde kvartalet 2006
- 2007:8 Utrikes och inrikes trafik med fartyg, fjärde kvartalet 2006
- 2007:9 Fordon enligt vägtrafikregistret, första kvartalet 2007
- 2007:10 Inrikes och utrikes trafik med svenska lastbilar, fjärde kvartalet 2006
- 2007:11 Körsträckor år 2006
- 2007:12 Inrikes och utrikes trafik med svenska lastbilar, år 2006
- 2007:13 Utrikes och inrikes trafik med fartyg, 2006
- 2007:14 Luftfart 2006
- 2007:15 Televerksamhet 2006
- 2007:16 Sjöfartsföretag 2005
- 2007:17 Färdtjänst och riksfärdtjänst 2006
- 2007:18 Postverksamhet 2006
- 2007:19 RES 2005-06 – den nationella resvaneundersökningen
- 2007:20 Lokal och regional kollektivtrafik 2006

Ansvarig utgivare: Maria Melkersson
ISSN 1404-854X
ISSN 1653-1817

För information kontakta:

Statistikansvarig myndighet: Statens institut för kommunikationsanalys, SIKAs
Kontaktperson: Christina Eng
Telefon: 063-14 00 00, fax: 063-14 00 10
E-post: sika@sika-institute.se
Webbadress: www.sika-institute.se
Producent: Statisticon AB

Förord

Rapporten om lokal och regional kollektivtrafik utges för fjärde året i SIKAs regi.

Undersökningen syftar till att belysa utvecklingen av samhällsfinansierad kollektivtrafik genom att beskriva den service som erbjuds, till vilken kostnad och hur tjänsterna nyttjas av medborgarna i såväl riket som i respektive län.

Trafikhuvudmännen i samtliga län tillfrågas en gång om året om utbud, ekonomi, antal resor och personkilometer, indelat efter trafikslag. Undersökningen har genomförts sedan mitten av 1980-talet i regi av trafikhuvudmännens branschorganisation (SLTF). Från år 2004 har undersökningen gjorts av SIKAs regi.

Rapporten har utformats av Statisticon AB, på uppdrag av SIKAs regi. Projektledare vid SIKAs regi har varit Christina Eng och vid Statisticon AB har Mats Nyfjäll varit uppdragsansvarig.

Östersund i juli 2007

Maria Melkersson
Statistikchef, SIKAs regi

Innehåll

1	SAMMANFATTNING	5
2	SUMMARY	6
3	INLEDNING	7
3.1	Begrepp och lagrum	7
3.2	Kollektivtrafikens utveckling	9
3.3	Aktuella utredningar och propositioner.....	9
4	LOKAL OCH REGIONAL ALLMÄN KOLLEKTIVTRAFIK	11
4.1	Konsumtion	11
4.2	Tjänster	17
4.3	Ekonomi	20

Bilaga 1. Ordlista

Bilaga 2. Tabeller fördelat på län, trafikslag och år

Bilaga 3. Om statistiken samt definitioner

Bilaga 4. Frågeblankett på Internet

Bilaga 5. Instruktioner och definitioner till frågeformuläret

Bilaga 6. Kvalitetsdeklaration

1 Sammanfattning

Sammanställningen av uppgifter om *lokal och regional kollektivtrafik* syftar till att på årlig basis åstadkomma en beskrivning av utvecklingen av kollektivtrafiken i Sveriges samtliga län.

Mellan år 2005 och 2006 har kollektivtrafikresandet ökat med 58 miljoner resor, vilket motsvarar en ökning på 5 procent. Cirka 65 procent av den totala ökningen har skett i Stockholms län, vilket motsvarar 37 miljoner resor. Även antalet utbudskilometer har ökat, från 679 miljoner kilometer år 2005 till 687 miljoner kilometer år 2006. Sedan 2005 har kostnaderna ökat med 3 miljarder kronor medan intäkterna ökat med 900 miljoner kronor. Självfinansieringsgraden uppgick till 58 procent under 2005 men har minskat till 54 procent under år 2006.

Stockholms län utmärker sig med närmare 350 resor per invånare år 2006. Därefter följer Västra Götaland med 133 resor per invånare, Skåne med 102 resor per invånare, Uppsala med 83 resor per invånare och Östergötland med 61 resor per invånare. I Gotlands län är resandet lägst med 19 resor per invånare. Kollektivtrafikresandet är således högst i storstadsregionerna och Mälardalen.

År 2006 uppgick kostnaderna och intäkterna för kollektivtrafiken till cirka 27 respektive 14 miljarder kronor. Därutöver uppgick bidragen från kommun, landsting och stat till närmare 11,5 miljarder kronor. Sedan 1999 har kostnaderna ökat med 42 procent medan intäkterna endast ökat med 37 procent.

Den genomsnittliga kostnaden per kollektivtrafikresa var 23 kronor medan intäkten var 12 kronor under 2006. I samtliga län var kostnaden för en kollektivtrafikresa större än intäkten.

Sedan 1999 har det totala kollektivtrafikresandet ökat från 1 053 till 1 184 miljoner resor, vilket motsvarar en ökning på 12 procent. Spårvägsresandet har ökat med 30 procent, tågresandet med 24 procent samt buss- och tunnelbaneresandet med 8 procent vardera.

Även kollektivtrafikutbudet har ökat. Under de senaste 8 åren har det ökat från 661 till 687 miljoner kilometer, vilket motsvarar en fyraprocentig ökning. Utbudet varierar från 37 kilometer per invånare i Västmanland till 125 kilometer per invånare i Stockholm.

2 Summary

The compilation of information on local and regional public transport aims at achieving a description of the development of public transport in all Swedish counties on a yearly basis.

Between the years 2005 and 2006, there has been an increase in the number of journeys by public transport of 58 million journeys. About 65 percent of the total increase has taken place in Stockholm County, which corresponds to 37 million journeys. The number of kilometers in the public transport network has also increased from 679 million kilometers in 2005 to 687 million kilometers in 2006. The costs have increased by SEK 3 billion since 2005 while the proceeds have increased by SEK 900 million. The degree of self-financing amounted to 58 percent in 2005 but decreased to 54 percent in 2006.

Stockholm County excels with close to 350 journeys per inhabitant in 2006. Then follows Västra Götaland with 133 journeys per inhabitant, Skåne with 102 journeys per inhabitant, Uppsala with 83 journeys per inhabitant and Östergötland with 61 journeys per inhabitant. The number of journeys was lowest in the County of Gotland with 19 journeys per inhabitant. Most journeys by public transport thus take place in the metropolitan areas and Mälardalen.

In 2006, the costs and proceeds for public transport amounted to about SEK 27 billion and SEK 14 billion, respectively. In addition, the subsidies from municipalities, counties and the state amounted to almost SEK 11.5 billion. Since 1999, the costs have increased by 42 percent while the proceeds have only increased by 37 percent.

The average cost per journey by public transport was SEK 23 while the corresponding proceeds were SEK 12 in 2006. The costs for a journey by public transport exceeded the proceeds in all counties.

Since 1999, the total number of journeys by public transport has increased from 1 053 to 1 184 million journeys, which corresponds to a 12-percent increase. Journeys by tram have increased by 30 percent, journeys by train by 24 percent and journeys by bus and underground by 8 percent each. The supply of public transport has also increased. In the last 8 years, it has increased from 661 to 687 million kilometers, which corresponds to a four-percent increase.

3 Inledning

I följande rapport redovisas resultatet av den undersökning som SIKA årligen genomför avseende lokal och regional allmän kollektivtrafik som bedrivs i landet. Syftet med undersökningen är att på årlig basis åstadkomma en beskrivning av utvecklingen av kollektivtrafiken i Sveriges samtliga län. Statistiken omfattar uppgifter om antal resor, utbudskilometer, personkilometer, intäkter, bidrag och kostnader för kollektivtrafiken för respektive län och trafikslag.

Rapporten består av två delar. I första delen ges en överblick av de begrepp och lagrum som gäller för kollektivtrafiken. Inledningsvis ges även en beskrivning av kollektivtrafikens utveckling och aktuella propositioner presenteras kortfattat. I den andra delen presenteras den lokala och regionala kollektivtrafiken genom tre separata avsnitt. I det första avsnittet beskrivs konsumtionen av kollektivtrafik och i det andra avsnittet redovisas de tjänster som kollektivtrafiken erbjuder. I det tredje avsnittet presenteras kollektivtrafikens intäkter, kostnader och bidrag. Bilaga 1 består av en ordlista där huvudbegreppen i rapporten har översatts till engelska. I Bilaga 2 presenteras tabeller per län, trafikslag och år. En översiktlig beskrivning av statistiken hittas i Bilaga 2 och en mer ingående beskrivning av statistiken finns i Bilaga 6. I Bilaga 4 och 5 återfinns frågeformuläret och begreppsdefinitioner.

3.1 Begrepp och lagrum

Kollektivtrafik är i förväg organiserade, regelbundet tillgängliga transporter som erbjuds allmänheten eller en särskild personkrets enligt givna regler.¹

Nyckelbegreppen i definitionen är att förutsättningarna för resan, den kollektiva nyttigheten, är givna och kända i förväg samt erbjuds den resande regelbundet genom köp av biljett, avgift, via en föreskriven rättighet eller erbjuden förmån.

Kollektivtrafikbegreppet delas upp i tre huvudgrupper – allmän kollektivtrafik, särskild kollektivtrafik samt turist- och chartertrafik. *Allmän* kollektivtrafik erbjuds allmänheten exempelvis via tidtabeller och annan information. Trafiken kan

¹ SIKA (2005), *Kollektivtrafik och samhällsbetalda resor 2003* (2005:2).

vara linjelagd, ha anropsstyrda linjeavvikelser och/eller avgångar eller vara helt anropsstyrd. I begreppet *särskild* kollektivtrafik ingår färdtjänst, skolskjutsar och sjukresor. Dessutom omfattar begreppet kollektivtrafik sådan turist- och chartertrafik som erbjuds allmänheten i former som kan betraktas som kollektivtrafik. Allmän och särskild kollektivtrafik är delvis samhällsfinansierad medan turist- och chartertrafik sällan är finansierad av samhället.

Kollektivtrafiken indelas även efter det geografiska område som trafiken omfattar. Det finns tre trafikeringsområden – lokal och regional, interregional samt internationell trafik. Lokal och regional trafik avser kollektivtrafik som huvudsakligen sker inom ett län, interregional trafik avser trafik mellan två eller flera län och internationell trafik avser trafik över en nationsgräns.

I Figur 1 presenteras det statistiksystem som gäller för kollektivtrafiken. I statistiksystemet ingår bland annat lokal och regional allmän kollektivtrafik, vilken markerats i figuren nedan.

Figur 1. Funktionell indelning av kollektivtrafiken efter typ av trafik och trafikeringsområde.

Trafikeringsområden	Typ av trafik				
	Allmän kollektivtrafik	Särskild kollektivtrafik			Turist- och chartertrafik
		Skolskjuts	Färdtjänst	Sjukresor	
Lokal och regional trafik	Föreliggande rapport				
Interregional trafik					
Internationell trafik					

Ansvar för utvecklingen av kollektivtrafiken ligger hos många olika organ. Staten är en av aktörerna vars främsta roll är att säkerställa att de grundläggande transportbehoven kan tillgodoses samt att förutsättningar skapas för samordning och utveckling av kollektivtrafiken. Detta sker främst genom lagstiftningsarbete och investeringar i trafikens infrastruktur.

Därutöver är det flera statliga myndigheter som utgör viktiga aktörer inom utvecklingen av kollektivtrafiken. Rikstrafiken medverkar till utveckling genom sin roll som upphandlare av flyg-, båt-, tåg- och busstrafik samt som samordnare av kollektiv persontrafik i riket. Vidare medverkar Rikstrafiken tillsammans med trafikverken – Banverket, Vägverket, Luftfartsverket och Sjöfartsverket – och andra myndigheter till att förverkliga transportpolitiken.

På lokal och regional nivå ansvarar trafikhuvudmännen för den allmänna kollektivtrafiken. Enligt lagen om ansvar för viss kollektiv persontrafik (1997:734) skall det för att främja en tillfredsställande trafikförsörjning i varje län finnas en länstrafikansvarig som ansvarar för den lokala och regionala linjetrafiken för persontransporter. Kommunerna och landstingen i respektive län har gemensamt ansvar för länets lokala och regionala kollektivtrafik. Vidare framgår av lagstiftningen att de länstrafikansvarigas uppgifter skall handhas av en trafikhuvudman. Trafikhuvudmännen upphandlar i sin tur vanligen den faktiska trafikeringen av kollektivtrafiken av olika operatörer.

3.2 Kollektivtrafikens utveckling

Kollektivtrafiken har en relativt lång historia. Redan på 1800-talet färdades allmänheten med ångbåtar och ännu tidigare fanns roddarmadammer i Stockholm som rodde passagerare kortare sträckor. Såväl resan med ångbåt som roddbåt bestod av kommersiell kollektivtrafik där flera personer med liknande resbehov fick resa tillsammans mot betalning. Sedermera kom trafiken att utvecklas genom att de större städerna fick spårvagnar som först var hästdragna och senare elektrifierade. Genom förbränningsmotorns tillkomst under senare delen av 1800-talet försågs droskor med motor, vilket medförde uppkomsten av såväl taxi som bussar. Under 1900-talet ökade samhällets intresse för kollektivtrafik och fram till slutet av 1970-talet var kollektivtrafikmarknaden splittrad mellan olika företag med sina respektive taxor och biljettsystem.²

År 1978 beslutade riksdagen om trafikhuvudmannaskapreformen efter förslag av regeringen i dess proposition ”Om åtgärder för att förbättra lokal och regional persontrafik” (prop. 1977/78:92). Reformen innebar att det i varje län bildades en huvudman med ansvar för den lokala och regionala kollektivtrafiken på väg, det vill säga busstrafik. Huvudmannens huvudsakliga uppgifter var att besluta om trafikutbud och taxor. Huvudmannalagen ersattes 1997 med Lagen om ansvar för viss kollektiv persontrafik (1997:734). Bestämmelserna om organisationsformerna var i stort sett oförändrade med den skillnaden att kommuner och landstingen nu benämndes länstrafikansvariga.

3.3 Aktuella utredningar och propositioner

Den lokala och regionala kollektivtrafiken kan ses som en del av den grundläggande samhällsservicen vilken har stor betydelse för uppfyllande av de trans-

² Erik Sundström (2006), *Utveckling av en integrerad tjänst: En fallstudie inom kollektivtrafikbranschen*.

portpolitiska målen. I mars 2006 lade regeringen fram en transportpolitisk proposition – ”Moderna transporter” (prop. 2005/2006:160) – där de transportpolitiska målen formuleras med hjälp av övergripande mål samt del- och etappmål. Det övergripande målet för transportpolitiken är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Det övergripande målet har vidare preciserats genom sex delmål:

- *Tillgänglighet*: Transportsystemet ska utformas så att medborgarnas och näringslivets grundläggande transportbehov kan tillgodoses. Information, bytespunkter samt en kraftsamling för en kollektivtrafik som är tillgänglig för funktionshindrade prioriteras. Trafikhuvudmännen bör utarbeta långsiktiga och strategiska planer för kollektivtrafiken.
- *Regional utveckling*: Transportsystemet ska främja en positiv regional utveckling genom att dels utjämna skillnader i möjligheterna för olika delar av landet att utvecklas, dels motverka nackdelar av långa transportavstånd.
- *Transportkvalitet*: Transportsystemets utformning och funktion ska medge en hög transportkvalitet för medborgarna och näringslivet.
- *Miljö*: Transportsystemets utformning och funktion ska anpassas till krav på en god och hälsosam livsmiljö för alla, där natur- och kulturmiljön skyddas mot skador.
- *Trafiksäkerhet*: Det långsiktiga målet för trafiksäkerheten är att ingen ska skadas allvarligt eller dödas till följd av trafikolyckor.
- *Jämställdhet*: Målet ska vara ett jämställt transportsystem, där transportsystemet är utformat så att det svarar mot både kvinnors och mäns transportbehov.

För kollektivtrafiken gäller först och främst det första delmålet, men även de övriga målen bör beaktas i verksamheten.

4 Lokal och regional allmän kollektivtrafik

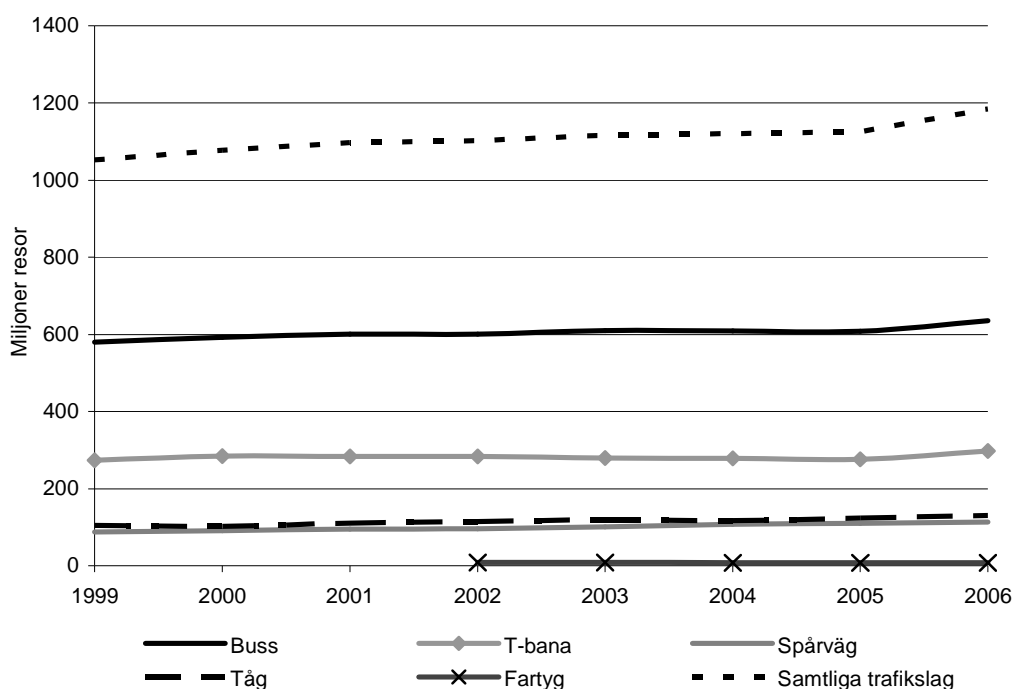
I följande avsnitt redovisas först konsumtionen av den lokala och regionala kollektivtrafiken i form av antal kollektivtrafikresor och medelreslängd. Därefter presenteras de tjänster som kollektivtrafiken bistår med, i form av utbudskilometer. Uppgifterna för konsumtion och tjänster redovisas efter år, trafikslag och län. Sedan beskrivs kollektivtrafiken med hjälp av ekonomiska variabler – såsom intäkter, bidrag och kostnader. Även de ekonomiska variablerna redovisas utifrån år, trafikslag och län.

4.1 Konsumtion

Nyttjandet av lokal och regional kollektivtrafik framställs i antal resor och medelreslängd. Med en resa menas en påstigning, tur- och returresa räknas alltså som två resor och en resa med en övergång räknas som två resor. Såväl avgiftsbelagda som fria resor ingår.

Resor

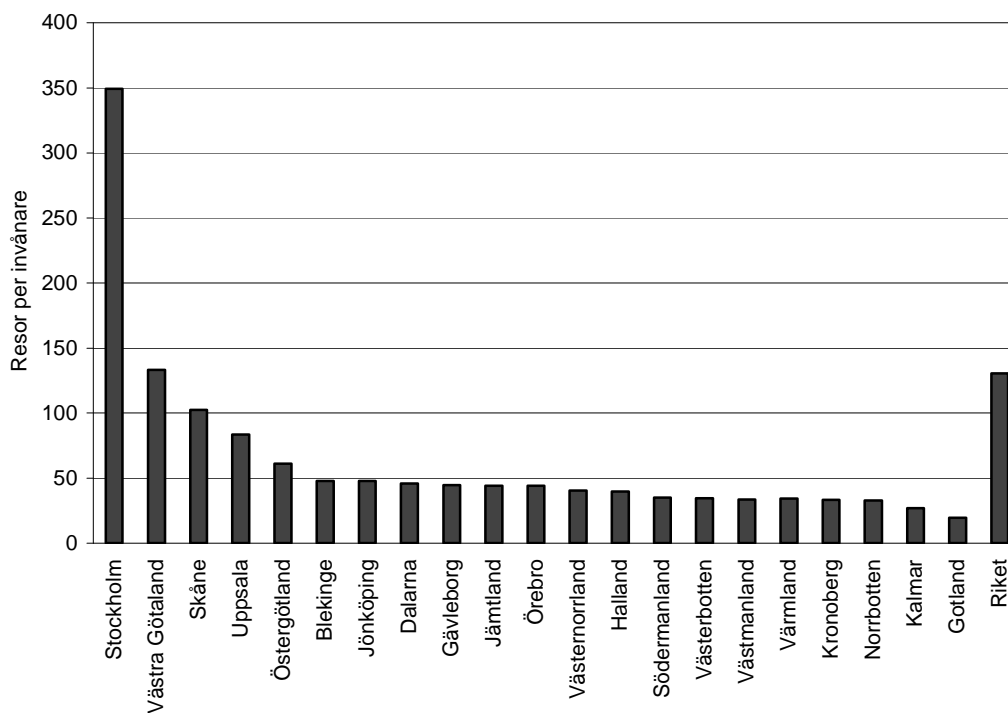
Av Figur 2 framgår antalet lokala och regionala kollektivtrafikresor som genomfördes med buss, tunnelbana, spårväg, tåg, fartyg och samtliga trafikslag mellan år 1999-2006. Flest resor görs med buss medan man reser minst med fartyg, motsvarande 635 respektive 8 miljoner resor under år 2006. Totalt sett har antalet resor ökat med 12 procent, från 1 053 till 1 184 miljoner resor, mellan år 1999 och 2006. Sedan slutet av 1990-talet har resandet med spårväg ökat mest, motsvarande cirka 30 procent. Under samma tidsperiod ökade tågresandet med 24 procent och buss- respektive tunnelbaneresandet med 8 procent vardera.

Figur 2. Antal resor per trafikslag i riket år 1999-2006. Miljoner resor.

Av samtliga resor görs flertalet i Stockholms län. År 2006 genomfördes 665 miljoner resor i Stockholms län, vilket motsvarar 56 procent av samtliga resor i landet. I Stockholms län görs kollektivtrafikresorna främst med tunnelbana och buss, 297 respektive 267 miljoner resor. Sedan år 2005 har resandet ökat med 6 procent i Stockholms län och med 4 procent i övriga riket.

Att kollektivtrafikresandet har ökat med åren kan bero på två saker – att befolkningen har ökat och/eller att kollektivtrafikresandet per invånare har ökat. Sedan 1999 har såväl befolkningen som antalet resor per invånare ökat. Mellan år 1999 och 2006 ökade befolkningen med 223 000 personer, vilket motsvarar en ökning på 2,5 procent. Under samma tidsperiod ökade antalet resor från 119 till 130 resor per invånare, vilket motsvarar en ökning av kollektivtrafikresandet på 9 procent per invånare.

För att vidare beskriva kollektivtrafikresandet redovisas antal resor per invånare för respektive län i Figur 3. Stockholm utmärker sig med närmare 350 resor per invånare under 2006. Därefter följer Västra Götaland med 133 resor per invånare, Skåne med 102 resor per invånare, Uppsala med 83 resor per invånare och Östergötland med 61 resor per invånare. Minst antal resor har genomförts i Gotlands län, 19 resor per invånare. Mest frekvent reser man således med lokal och regional kollektivtrafik i storstadsregionerna och Mälardalen.

Figur 3. Antal resor per invånare efter län år 2006.

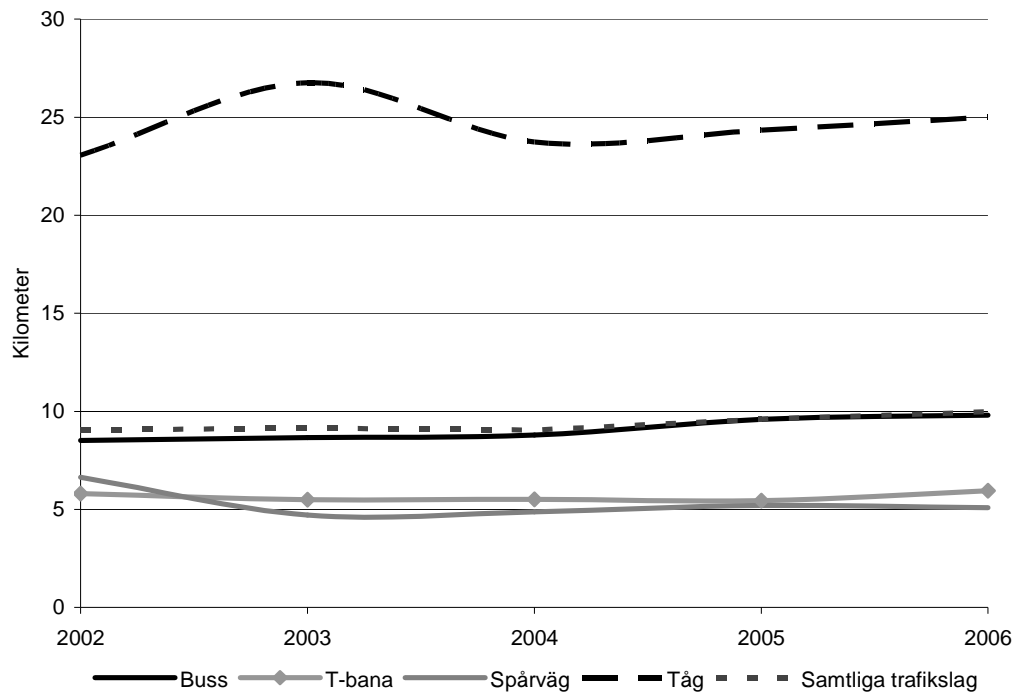
Av Tabell 1 framgår att i Södermanland, Kalmar, Gotland, Västerbotten och Norrbotten görs samtliga kollektivtrafikresor med buss, eftersom kollektivtrafiken i dessa län endast omfattar busstrafik. Även i övriga län görs flest resor per invånare med buss. Undantaget är dock Stockholm där flest resor per invånare görs med tunnelbana samt Västra Götaland där kollektivtrafikresandet är förhållandevis jämt fördelat mellan buss och spårväg.

Tabell 1. Antal resor per invånare efter trafikslag och län år 2006.

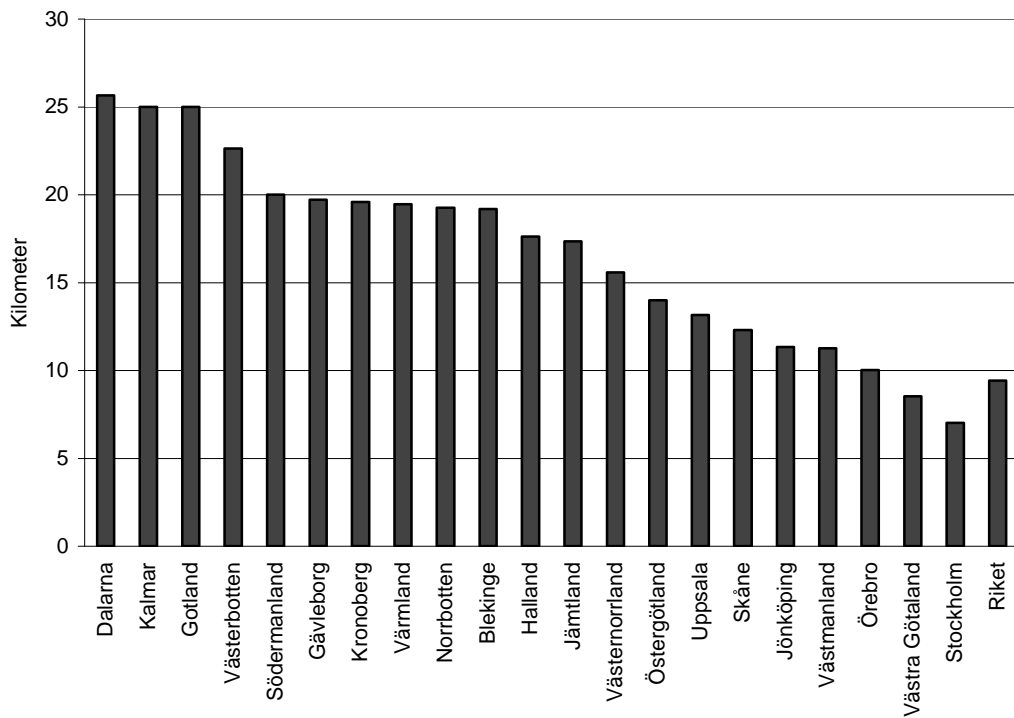
År	Resor per invånare				
	Buss/bil	Tåg	Spårväg	Tunnelbana	Fartyg
Stockholm	140	42	9	156	2,0
Uppsala	79	4	-	-	-
Södermanland	35	-	-	-	-
Östergötland	47	6	8	-	-
Jönköping	44	4	-	-	-
Kronoberg	32	1	-	-	-
Kalmar	27	-	-	-	-
Gotland	19	-	-	-	-
Blekinge	40	7	-	-	0,8
Skåne	78	24	-	-	-
Halland	28	12	-	-	-
Västra Götaland	64	6	61	-	2,4
Värmland	31	3	-	-	-
Örebro	42	2	-	-	-
Västmanland	31	3	-	-	-
Dalarna	45	1	-	-	-
Gävleborg	41	3	-	-	-
Västernorrland	40	0	-	-	-
Jämtland	43	1	-	-	-
Västerbotten	35	-	-	-	-
Norrbottn	33	-	-	-	-

Medelreslängd

Som framgår av Figur 4 har medelreslängden för samtliga trafikslag inte varierat mycket särskilt under de senaste 5 åren, utan har uppgått till 9-10 kilometer. Längst medelreslängd gäller för tåg, motsvarande 25 kilometer under år 2006. Medelreslängden för spårväg har minskat från 7 till 5 kilometer mellan 2002 och 2006.

Figur 4. Medelreslängd efter trafikslag i riket år 2002-2006.

I Figur 5 redovisas medelreslängden för respektive län under 2006. Medelreslängden varierar något mellan de olika länen. I Dalarnas, Kalmar och Gotlands län var medelreslängden 25 kilometer eller mer medan den understeg 10 kilometer i Stockholm och Västra Götaland. Medelreslängden uppgick till 15-20 kilometer i 9 län.

Figur 5. Medelreslängd efter län år 2006.

Medelreslängden uppdelat på trafikslag och län redovisas i Tabell 2. Medelreslängden med buss varierar mellan 6 kilometer i Stockholm till 25 kilometer i Kalmar, Gotland och Dalarna. Jämtlands län utmärker sig med en medelreslängd med tåg på 121 kilometer. Medelreslängden med tåg är däremot lägst i Stockholms län, motsvarande 16 kilometer.

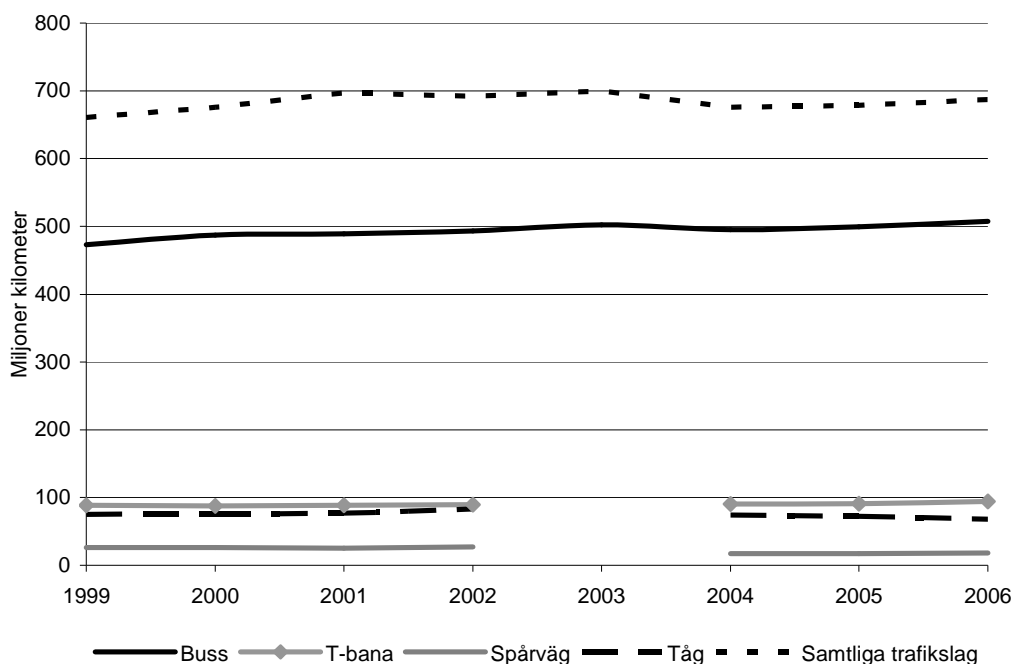
Tabell 2. Medelreslängd efter trafikslag och län år 2006.

År	Medelreslängd			
	Buss/bil	Tåg	Spårväg	Tunnelbana
Stockholm	6	16	3	6
Uppsala	12	34	-	-
Södermanland	20	-	-	-
Östergötland	12	39	3	-
Jönköping	9	40	-	-
Kronoberg	18	60	-	-
Kalmar	25	-	-	-
Gotland	25	-	-	-
Blekinge	13	54	-	-
Skåne	7	28	-	-
Halland	13	29	-	-
Västra Götaland	10	37	5	-
Värmland	16	47	-	-
Örebro	9	27	-	-
Västmanland	10	25	-	-
Dalarna	25	45	-	-
Gävleborg	15	83	-	-
Västernorrland	15	45	-	-
Jämtland	15	121	-	-
Västerbotten	23	-	-	-
Norrbottn	19	-	-	-

4.2 Tjänster

De tjänster som den lokala och regionala kollektivtrafiken erbjuder trafikanterna redovisas genom utbudskilometer. I begreppet utbudskilometer inkluderas såväl tidtabellskilometer som förstärkningstrafik. Således avses kilometer i aktivt arbete medan ut- och inkörning samt övrig tomkörning exkluderas.

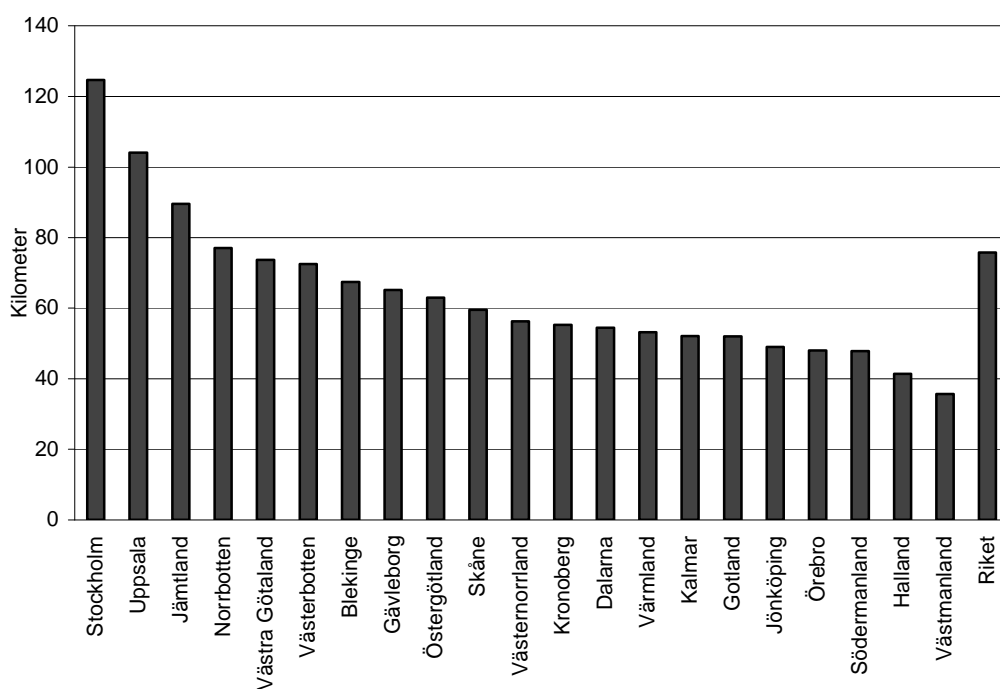
Av Figur 6 framgår att antalet utbudskilometer uppgick till 687 miljoner kilometer i riket under 2006. Detta innefattar en ökning med 1 procent sedan 2005 och 4 procent sedan 1999. Av det totala utbudet under 2006 utgör buss 74 procent, tunnelbana 14 procent, tåg 10 procent och spårväg 2 procent. Under de senaste 8 åren har buss- och tunnelbaneutbudet ökat med 7 procent vardera medan utbudet av spårväg och tåg har minskat med 31 respektive 9 procent.

Figur 6. Antal utbudskilometer efter trafikslag i riket år 1999-2006. Miljoner kilometer.

Av det totala kollektivtrafikutbudet står Stockholms län för 35 procent, Västra Götaland för 16 procent och Skåne för 10 procent under år 2006. Utbudet är minst i Västmanlands och Gotlands län, motsvarande 1 procent vardera av det totala utbudet.

Vid jämförelse mellan 2004 och 2006 har utbudet *ökat* mest i Stockholm medan det har *minskat* mest i Dalarna. Ökningen i Stockholms län torde bland annat hörasamman med trängselskatteförsöket som pågick från 3 januari till 31 juli år 2006. Stockholms länstrafik AB utökade dock trafiken redan från och med hösten 2005.

Det totala antalet utbudskilometer belyser övergripande kvantiteten av de tjänster som resenärerna erbjuds. För att ytterligare klarlägga utbudet relateras det till antalet invånare i respektive län i Figur 7. Utbudet var störst i Stockholm och Uppsala, där erbjöds över 100 kilometer kollektivtrafik per invånare under 2006. I Västmanland uppgick utbudet till 37 kilometer per invånare under samma tidsperiod.

Figur 7. Antal utbudskilometer per invånare efter län år 2006.

Jämfört med 2005 har utbudet per invånare ökat i 9 län, minskat i 7 län samt varit oförändrat i 5 län under 2006.

Utbudet illustreras ytterligare i Tabell 3 genom utbudskilometer per invånare för respektive län och trafikslag. Uppsala och Jämtland har högst utbudskilometer per invånare för buss, motsvarande 99 och 86 kilometer. Västmanlands och Jönköpings län har lägst utbudskilometer per invånare med 37 kilometer respektive 39 kilometer.

Även i de län där det finns flera olika trafikslag är utbudet av buss störst. Dock är utbudet av tunnelbana förhållandevis stort i Stockholm och tågutbudet per invånare är stort i Blekinge.

Tabell 3. Antal utbudskilometer per invånare efter trafikslag och län år 2006.

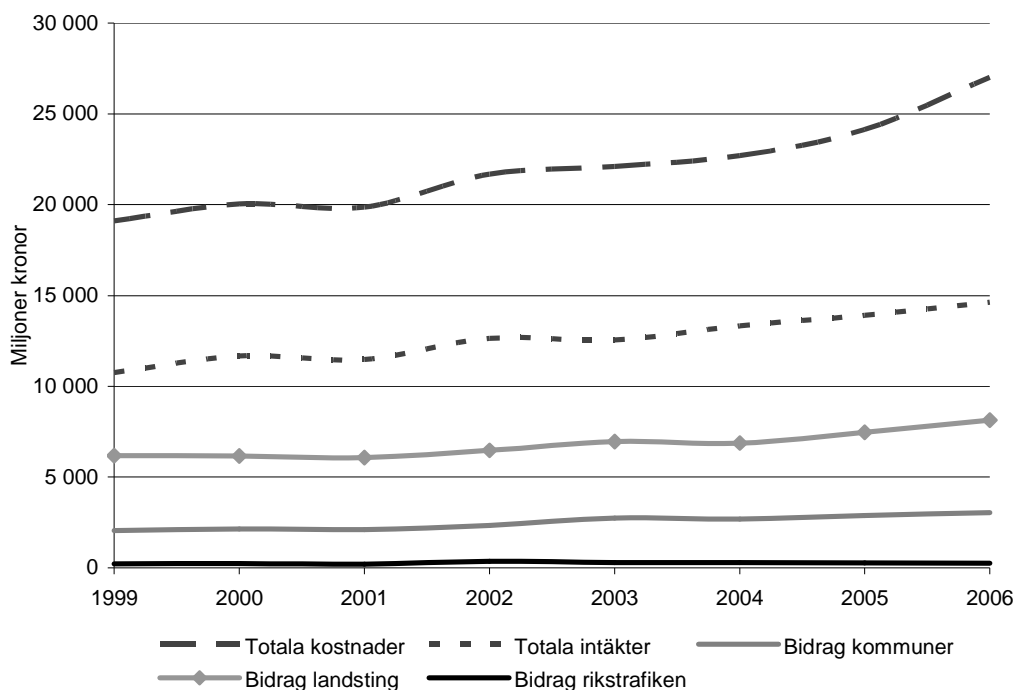
År	Utbudskilometer per invånare			
	Buss/bil	Tåg	Spårväg	Tunnelbana
Stockholm	56	18	1	49
Uppsala	99	5	-	-
Södermanland	48	-	-	-
Östergötland	53	7	2	-
Jönköping	39	10	-	-
Kronoberg	55	-	-	-
Kalmar	52	-	-	-
Gotland	52	-	-	-
Blekinge	44	23	-	-
Skåne	52	8	-	-
Halland	41	0	-	-
Västra Götaland	58	6	9	-
Värmland	48	5	-	-
Örebro	48	-	-	-
Västmanland	36	-	-	-
Dalarna	54	-	-	-
Gävleborg	59	7	-	-
Västernorrland	56	-	-	-
Jämtland	86	4	-	-
Västerbotten	72	-	-	-
Norrbottn	77	-	-	-

4.3 Ekonomi

I följande avsnitt redovisas kollektivtrafikens kostnader, intäkter och bidrag. Kostnader innefattar trafikeringskostnader, övriga kostnader per trafikslag samt övriga kostnader som inte kan hänföras till specifikt trafikslag. I intäkter inkluderas biljettintäkter, övriga intäkter per trafikslag och övriga intäkter som inte kan inordnas under något specifikt trafikslag. Bidragen kommer från kommunen, landstinget och staten. Samtliga ekonomiuppgifter har räknats om till 2006 års priser för att skapa bättre möjlighet till jämförbarhet mellan åren.

Kostnader, intäkter och bidrag

Av Figur 8 framgår att kostnaderna respektive intäkterna för kollektivtrafiken uppgick till cirka 27 miljarder respektive 14 miljarder kronor under år 2006. Sedan 1999 har kostnaderna ökat i högre takt än intäkterna. Medan kostnaderna har ökat med 42 procent har intäkterna endast ökat med 37 procent. År 2006 utgick bidrag till kollektivtrafiken på närmare 11,4 miljarder kronor, varav 8,1 respektive 3 miljarder från landstingen respektive kommunerna samt 250 miljoner kronor från staten. Bidraget från kommunerna har ökat med 49 procent och landstingsbidragen med 32 procent sedan slutet av 1990-talet. Statsbidragen har ökat med 33 miljoner, vilket motsvarar en 15-procentig ökning, under de senaste 8 åren.

Figur 8. Kostnader, intäkter och bidrag i riket år 1999-2006. Miljoner kronor.

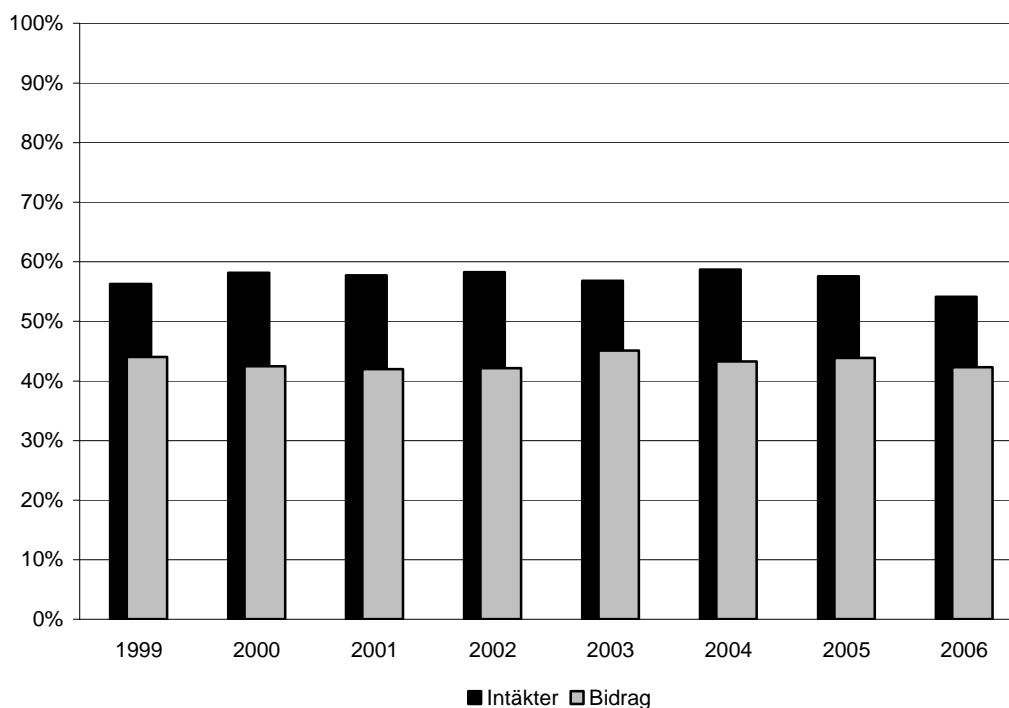
Som en följd av den såväl stora konsumtionen som utbudet har också Stockholms län de enskilt största kostnaderna, intäkterna och bidragen. Av de totala kostnaderna för kollektivtrafiken i Sverige utgör Stockholms läns kostnader 45 procent. Vidare utgör dess intäkter 44 procent och bidrag 42 procent av de totala intäkterna och bidragen i riket.

Självfinansieringsgrad och bidragsfördelningen

För att ytterligare beskriva kollektivtrafikens ekonomiska förhållanden kalkyleras självfinansieringsgraden, det vill säga andelen av trafikens kostnader som täcks av intäkter.

Av Figur 9 framgår att sedan slutet av 1990-talet har intäkterna uppgått till 54-58 procent av kostnaderna för kollektivtrafiken. Mellan 2005 och 2006 ökade kostnaderna med 2,8 miljarder kronor medan intäkterna endast ökade med 713 miljoner kronor. Kostnaderna ökade således mer än intäkterna och självfinansieringsgraden minskade från 58 till 54 procent. Under de senaste 8 åren har bidragen till kollektivtrafiken uppgått till mellan 42 och 45 procent. Sedan 2005 har bidragsandelen minskat från 44 till 42 procent.

Figur 9. Fördelning mellan intäkter och bidrag i täckningen av kollektivtrafikens kostnader i riket år 1999-2006. Andel (%).³



Självfinansieringsgraden under år 2006 skiljer sig inte särskilt mycket åt för riket, vare sig inklusive eller exklusive Stockholm. För hela riket uppgick den till 54 procent och exkluderas Stockholm uppgick självfinansieringsgraden till 55 procent. Skåne och Värmland har högst självfinansieringsgrad med 62 procent vardera medan den är lägst i Gotlands län med 22 procent.

Utöver biljettintäkter och övriga intäkter finansieras kollektivtrafiken genom bidrag. Av samtliga intäkter och bidrag under år 2006 utgör intäkterna 56 procent och kommunbidragen 12 procent, landstingsbidragen 31 procent och statsbidragen resterande 1 procent. Den procentuella fördelningen mellan intäkterna och bidragen liksom mellan de olika bidragen har varit förhållandevis lika under de senaste 8 åren.

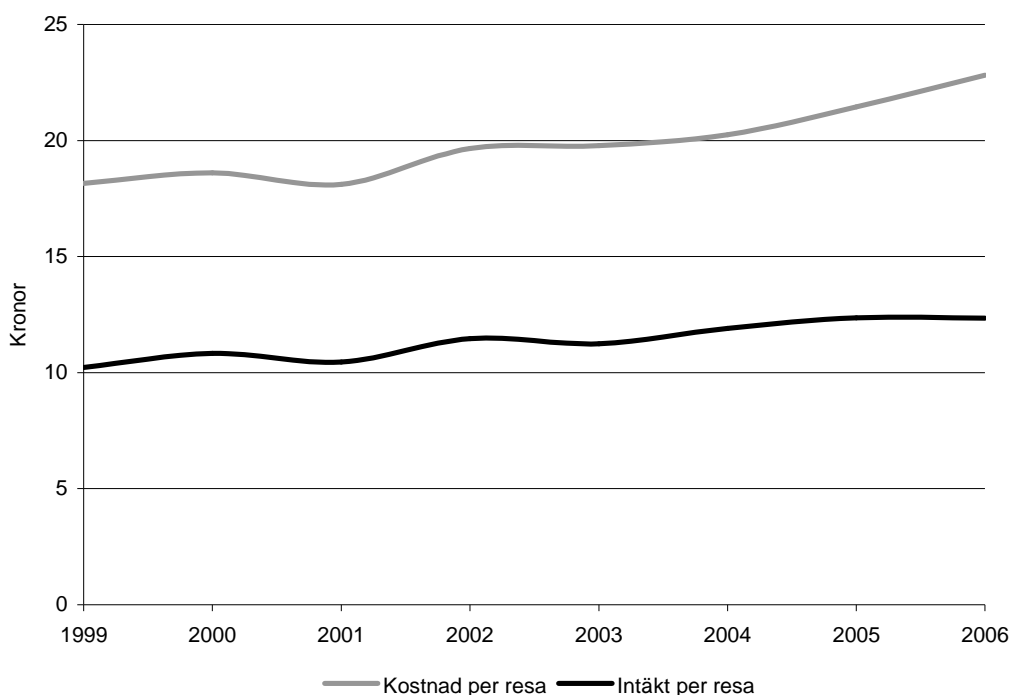
Att landstingsbidraget utgör en stor del av intäkterna och bidragen beror till stor del på att Stockholms län endast får bidrag från landstinget. Om man exkluderas Stockholm uppgår intäkterna till 55 procent, kommunbidraget till 20 procent, landstingsbidraget till 23 procent och statsbidraget till 2 procent under 2006.

³ Observera att intäkterna och bidragen inte nödvändigtvis summerar till 100 procent av kostnaderna för respektive år. Vissa år är summan av intäkterna och bidragen större än kostnaderna (överskott) medan den för andra år är mindre än de totala kostnaderna (underskott).

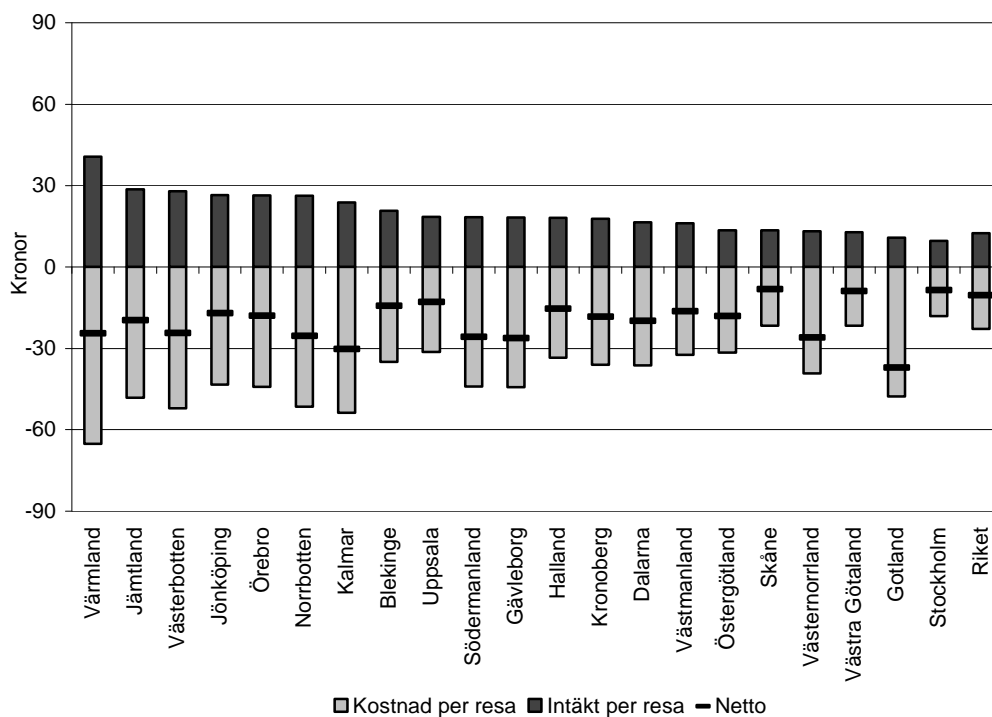
Kostnader och intäkter per resa

För att tydliggöra kollektivtrafikens kostnader och intäkter redovisas kostnad och intäkt per resa i Figur 10. Under 2006 kostade en kollektivtrafikresa 23 kronor medan intäkten var 12 kronor per resa. Sedan 1999 har kostnaderna per resa ökat med 5 kronor medan intäkterna endast ökat med 2 kronor. Kostnaden per resa har ökat markant sedan 2004 medan intäkten per resa varit stabil under samma tidsperiod.

Figur 10. Kostnader och intäkter per kollektivtrafikresa i riket år 1999-2006.



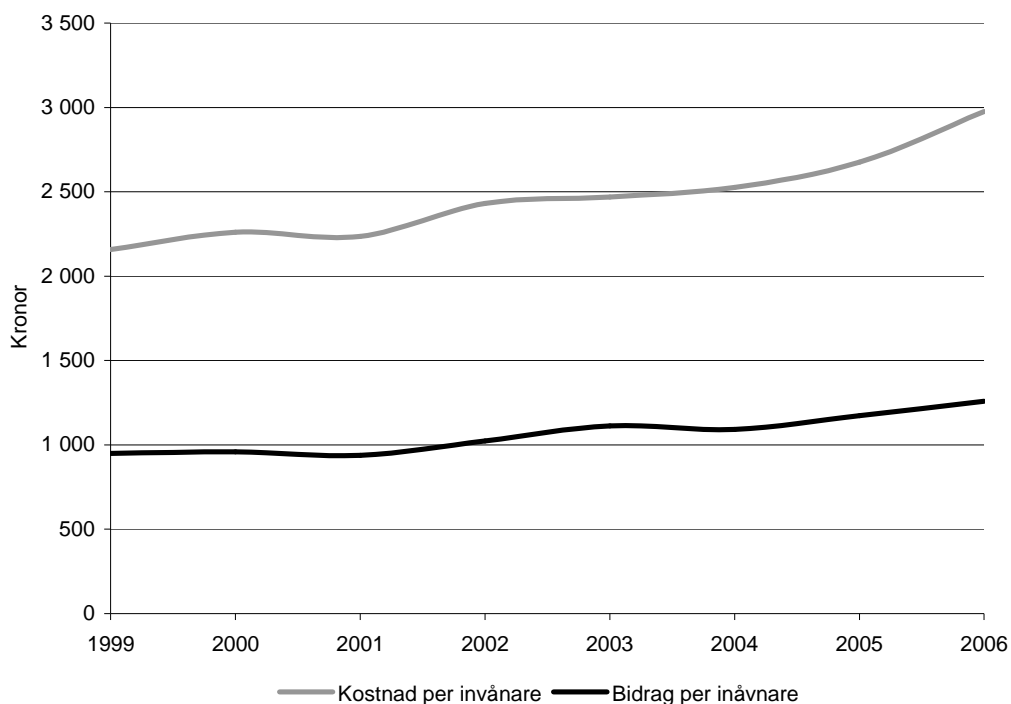
I Figur 11 redovisas kostnad och intäkt per resa för respektive län under 2006. Kostnaden per resa är större än intäkten per resa i samtliga län. Såväl kostnaden som intäkten per resa är högst i Värmland och lägst i Stockholm. Kostnaden för en resa uppgick till 65 kronor i Värmland och 18 kronor i Stockholm. Samtidigt är intäkten 41 kronor för resan i Värmland medan den endast är 10 kronor i Stockholm. Däremot har Gotland det högsta nettot med en skillnad på 37 kronor mellan intäkt och kostnad per resa. Lägst netto har Skåne, Stockholm och Västra Götaland med 8-9 kronor vardera.

Figur 11. Kostnader och intäkter per kollektivtrafikresa och län år 2006.

Kostnader och bidrag per invånare

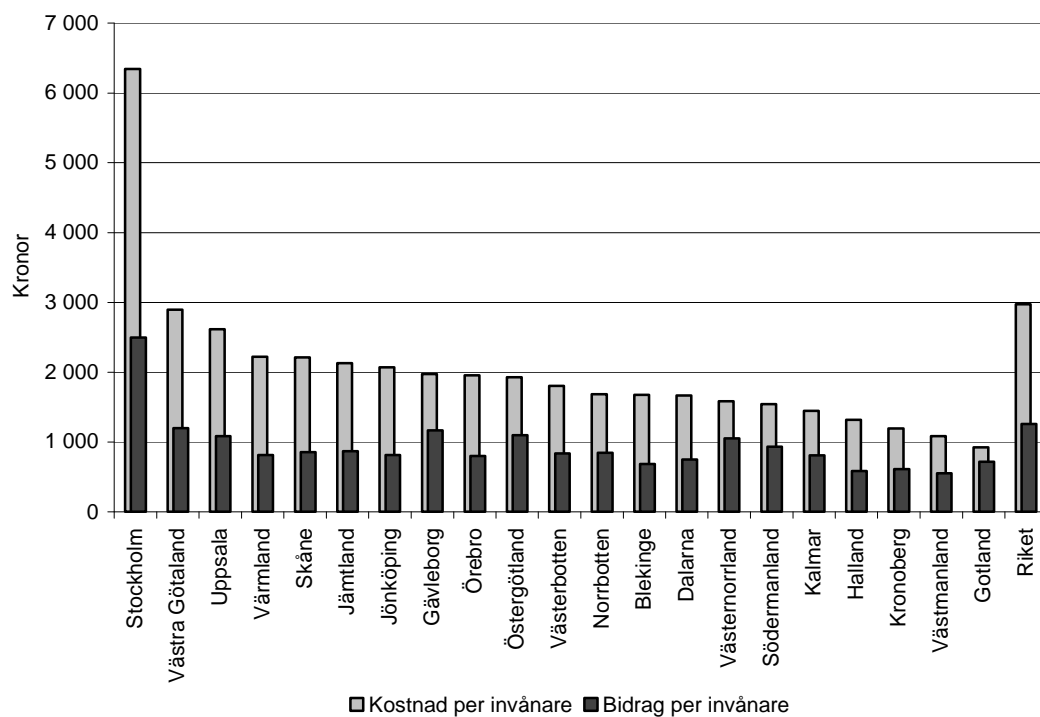
Eftersom den lokala och regionala allmänna kollektivtrafiken delvis är samhällsfinansierad är det av vikt att belysa vad den kostar och hur stor del som samhället bidrar med. Detta förhållande beskrivs i Figur 12 och 13 genom att relatera kostnader och bidrag till antalet invånare.

Sedan 1999 har kostnaden per invånare ökat från närmare 2 200 till nästan 3 000 kronor, vilket motsvarar en ökning på 37 procent. Under samma tidsperiod har bidraget per invånare ökat med 32 procent, från drygt 900 kronor till närmare 1 300 kronor.

Figur 12. Kostnader och bidrag per invånare i riket år 1999-2006.

Kostnaderna för kollektivtrafiken per invånare är lägre i riket totalt jämfört med riket exklusive Stockholms län. År 2006 uppgick kostnaden i riket till 3 000 kronor per invånare medan den var 2 100 kronor per invånare i riket exklusive Stockholm. Även bidragen per invånare är lägre i riket totalt jämfört med riket exklusive Stockholm. Bidragsdifferensen uppgick till 370 kronor per invånare mellan riket och riket exklusive Stockholm.

Av Figur 13 framgår att kostnaden per invånare skiljer sig mycket åt mellan länen. Stockholm har en kostnad på närmare 6 300 kronor under 2006 medan Gotlands kollektivtrafik kostar drygt 900 kronor per invånare. Även bidragen per invånare varierar mycket, från cirka 2 500 kronor i Stockholm till närmare 600 kronor i Västmanland. Även andelen av bidragen per invånare som täcker kostnaden per invånare varierar mellan länen. I Gotlands län täcker bidraget 78 procent av kostnaden medan endast 37 procent av kostnaden finansieras med bidrag i Värmland.

Figur 13. Kostnader och bidrag per invånare efter län år 2006.

Bilaga 1. Ordlista

Swedish	English	Swedish	English
allmän kollektivtrafik	public transportation	regional	regional
andel	fraction, share	resor	journeys
annan	other	resultat	results
antal	number	Rikstrafiken	The National Public Transport Agency
bidrag	subsidy	samtliga	all
bil	car	sekretess	secrecy
biljettintäkter	receipts from the sale	senaste	latest
bortfall	non-response	SIKA	Swedish Institute for Transport and Communications Analysis
buss	bus	spårväg	tramway
efter	after	staten	state
ekonomi	economic situation	summa	sum, total
exklusive	excluding	svenska	Swedish
fartyg	ship	särskild kollektivtrafik	transport service
funktionshindrad	disabled person	tabell	table
fördelning	distribution	tillgänglig	available
ingen uppgift	no data	tjänster	services
inklusive	including	total	total
internationell	international	trafik	traffic
interregional	interregional	trafikeringskostnader	traffic costs
intäkt	proceeds	trafikhuvudman	traffic principal
kilometer	kilometer	trafikslag	kind of transport
kollektivtrafik	public transport	trängselskatteförsöket	trial implementation of congestion charges
kommun	municipality	tunnelbana	underground
konsumtion	consumption	tusen	thousand
kostnader	expenditure, costs	tåg	train
lag	law	under	during
landsting	county council	underskott	deficit
lokalt	local	uppgifter	information
län	county	utbudskilometer	kilometers available
medelreslängd	average length of	utveckling	development
miljard	billion	varierar	vary
miljon	million	verksamhet	activity
per	per	år	year
per invånare	per capita	ökning	increase
personkilometer	kilometer per person	överskott	surplus
procent	percent	övriga	others

Bilaga 2. Tabeller fördelat på län, trafikslag och år

Tabellförteckning		List of tables	
Tabell 1	Trafik- och ekonomiuppgifter efter län år 2006.	Table 1	Information on traffic and the economic situation according to county 2006.
Tabell 2	Trafikuppgifter efter län år 2006.	Table 2	Information on traffic according to county 2006.
Tabell 3	Intäkter och kostnader efter län år 2006.	Table 3	Proceeds and costs according to county 2006.
Tabell 4	Biljettintäkter och kostnader efter län år 2006.	Table 4	Receipts from the sale of tickets and subsidies according to county in 2006.
Tabell 5	Fördelning mellan intäkter och bidrag efter län år 2006.	Table 5	Distribution between proceeds and subsidies according to county 2006.
Tabell 6	Trafikuppgifter efter trafikslag år 2006.	Table 6	Traffic information according to type of transport 2006.
Tabell 7	Intäkter och kostnader efter trafikslag, exklusive Stockholms län, år 2006.	Table 7	Proceeds and costs according to type of transport excluding Stockholm county, 2006.
Tabell 8	Biljettintäkter och kostnader efter trafikslag, exklusive Stockholms län, år 2006.	Table 8	Receipts from the sale of tickets and costs according to type of transport, excluding Stockholm county, 2006.
Tabell 9	Trafik- och ekonomiuppgifter år 1999-2006.	Table 9	Information on traffic and the economic situation in 1999-2006.
Tabell 10	Trafikuppgifter år 1999-2006.	Table 10	Traffic information 1999-2006.
Tabell 11	Intäkter och kostnader år 1999-2006.	Table 11	Proceeds and costs 1999-2006.
Tabell 12	Fördelning mellan intäkter och bidrag år 1999-2006.	Table 12	Distribution between proceeds and subsidies in 1999-2006.
Tabell 13	Antal resor per trafikslag i riket år 1999-2006 (miljoner resor).	Table 13	Number of journeys in the country per type of transport in 1999-2006 (million journeys).
Tabell 14	Antal utbudskilometer per trafikslag i riket år 1999-2006 (miljoner kilometer).	Table 14	Number of kilometers available per type of transport in the country in 1999-2006 (million kilometers).
Tabell 15	Antal personkilometer per trafikslag i riket år 2002-2006 (miljoner kilometer).	Table 15	Number of kilometers per person per type of transport in the country in 2002-2006 (million kilometers).
Tabell 16	Medelreslängd efter trafikslag i riket år 2002-2006 (kilometer).	Table 16	Average length of journey according to type of transport in the country 2002-2006 (kilometers).
Tabell 17	Resor, personkilometer och utbudskilometer efter län år 2004-2006 (1000-tal).	Table 17	Journeys, kilometers per person and number of kilometers available according to county 2004-2006 (in thousands).

Kommentar

Observera att uppgifterna för Umeå lokaltrafik inte inkommit för år 2006. Detta gör att de lämnade uppgifterna för Västerbottens län skulle vara för låga om de endast baserats på uppgifterna från Länstrafiken i Västerbotten. För att den redovisade statistiken på riks- och länsnivå ska bli så korrekt och rättvisande som möjligt adderas föregående års uppgifter för Umeå till årets lämnade uppgifter för Länstrafiken i Västerbotten

Det som i tidigare rapporter har kallats personkilometer per resa benämns i årets rapport som medelreslängd. Genom att personkilometer beräknas som antal resor gånger medelreslängd blir personkilometer per resa likställt med medelreslängd.

Uppgifterna från Stockholms län om antal utbudskilometer år 2005 skiljer sig åt mellan årets och föregående års rapport. Detta beror på att de extra utbudskilometer som tillkom som en följd av trängselskatteförsöket för år 2005 inte rapporterades in förrän till årets rapportsammanställning. Även 2006 års uppgifter om utbudskilometer i Stockholms län innefattar den utökade trafiken som hänger samman med trängselskatteförsöket.

Tabell 1. Trafik- och ekonomiuppgifter efter län år 2006.

Län	Invånare	Resor	Utlands- kilometer	Kostnader (1000-tal kr)			Intäkter (1000-tal kr)		
	Medelbefolkning (1000-tal)	(1000-tal)	(1000-tal)	Trafik- kostnader	Övriga kostnader	Totala kostnader	Biljett- intäkter	Övriga intäkter	Totala intäkter
Stockholm	1 904	664 667	237 244	6 925 145	5 145 622	12 070 767	4 134 662	2 230 484	6 365 146
Uppsala	305	25 433	31 778	699 739	97 569	797 308	398 479	70 388	468 867
Södermanland	262	9 174	12 550	361 249	43 704	404 953	136 574	31 399	167 973
Östergötland	417	25 415	26 235	733 536	70 311	803 847	330 497	12 140	342 637
Jönköping	331	15 762	16 208	435 452	249 016	684 468	207 464	207 938	415 402
Kronoberg	179	5 927	9 890	185 229	28 428	213 657	101 891	3 168	105 059
Kalmar	234	6 271	12 176	304 522	33 187	337 709	143 823	4 302	148 125
Gotland	57	1 110	2 985	49 331	3 701	53 032	11 645	200	11 845
Blekinge	151	7 218	10 180	180 617	72 090	252 707	78 783	70 401	149 184
Skåne	1 177	120 218	69 977	1 942 519	658 869	2 601 388	1 376 015	240 103	1 616 118
Halland	287	11 351	11 903	291 278	87 906	379 184	164 294	39 878	204 172
Västra Götaland	1 533	204 311	112 852	3 283 173	1 156 501	4 439 674	1 947 694	654 172	2 601 866
Värmland	273	9 307	14 544	465 530	141 417	606 947	277 216	101 546	378 762
Örebro	275	12 106	13 181	301 163	235 636	536 799	143 676	174 245	317 921
Västmanland	262	8 756	9 320	249 341	34 199	283 540	128 420	12 000	140 420
Dalarna	276	12 633	15 000	328 089	130 534	458 623	154 812	52 585	207 397
Gävleborg	276	12 252	17 961	384 763	158 867	543 630	202 797	19 320	222 117
Västernorrland	244	9 854	13 717	351 200	34 800	386 000	122 300	6 700	129 000
Jämtland	127	5 601	11 363	208 423	61 938	270 361	103 653	56 405	160 058
Västerbotten	258	8 891	18 660	406 725	57 194	463 919	209 397	37 566	246 963
Norrbottnen	252	8 211	19 386	355 089	68 482	423 571	153 507	61 341	214 848
Riket	9 081	1 184 468	687 110	18 442 113	8 569 971	27 012 084	10 527 599	4 086 281	14 613 880

Tabell 1. Trafik- och ekonomiuppgifter efter län år 2006 (forts.).

Län	Bidrag (1000-tal kr)			Totala bidrag	Intäkt/ kostnad (Andel, %)	Antal resor/ invånare
	Kommun	Landsting	Stat			
Stockholm	-	4 750 500	-	4 750 500	52,7	349
Uppsala	188 221	143 126	-	331 347	58,8	83
Södermanland	126 967	117 779	-	244 746	41,5	35
Östergötland	265 193	193 750	-	458 943	42,6	61
Jönköping	110 495	110 495	48 076	269 066	60,7	48
Kronoberg	57 573	51 025	-	108 598	49,2	33
Kalmar	94 616	94 968	-	189 584	43,9	27
Gotland	41 187	-	-	41 187	22,3	19
Blekinge	51 282	38 541	13 700	103 523	59,0	48
Skåne	40 605	960 409	3 700	1 004 714	62,1	102
Halland	91 877	72 478	3 200	167 555	53,8	40
Västra Götaland	917 297	847 228	73 283	1 837 808	58,6	133
Värmland	129 223	86 000	7 962	223 185	62,4	34
Örebro	126 697	93 755	-	220 452	59,2	44
Västmanland	74 602	68 500	-	143 102	49,5	33
Dalarna	90 833	86 712	29 861	207 406	45,2	46
Gävleborg	176 164	145 349	-	321 513	40,9	44
Västernorrland	142 149	101 651	13 200	257 000	33,4	40
Jämtland	48 006	51 690	10 606	110 302	59,2	44
Västerbotten	125 127	66 379	24 609	216 115	53,2	35
Norrboten	136 339	54 076	22 180	212 595	50,7	33
Riket	3 034 453	8 134 411	250 377	11 419 241	54,1	130

Tabell 2. Trafikuppgifter efter län år 2006.

Län	Medelbefolkning (1000-tal)	Invånare	Antal bilar	Resor (1000-tal)	Person- kilometer (1000-tal)	Utbud- kilometer (1000-tal)	Resor/ invånare	Bilar/ 1000 invånare	Personkilo- meter/ invånare
Stockholm	1 904	768 957	664 667	4 668 400	237 244	349	404	2452	
Uppsala	305	133 191	25 433	334 402	31 778	83	436	1095	
Södermanland	262	125 364	9 174	183 480	12 550	35	478	699	
Östergötland	417	188 930	25 415	355 620	26 235	61	453	853	
Jönköping	331	161 191	15 762	178 624	16 208	48	487	540	
Kronoberg	179	89 293	5 927	116 086	9 890	33	499	648	
Kalmar	234	117 593	6 271	156 775	12 176	27	503	670	
Gotland	57	31 627	1 110	27 750	2 985	19	551	484	
Blekinge	151	76 406	7 218	138 421	10 180	48	506	916	
Skåne	1 177	548 832	120 218	1 477 056	69 977	102	466	1255	
Halland	287	146 275	11 351	199 900	11 903	40	509	696	
Västra Götaland	1 533	694 809	204 311	1 742 455	112 852	133	453	1136	
Värmland	273	141 074	9 307	181 126	14 544	34	516	663	
Örebro	275	129 200	12 106	121 386	13 181	44	471	442	
Västmanland	262	124 128	8 756	98 585	9 320	33	474	377	
Dalarna	276	146 591	12 633	323 985	15 000	46	532	1175	
Gävleborg	276	138 064	12 252	241 404	17 961	44	501	875	
Västernorrland	244	123 611	9 854	153 515	13 717	40	507	630	
Jämtland	127	66 408	5 601	97 130	11 363	44	523	765	
Västerbotten	258	120 494	8 891	201 252	18 660	35	468	781	
Norrbottnen	252	130 408	8 211	158 050	19 386	33	518	628	
Riket	9 081	4 202 463	1 184 468	11 155 402	687 110	130	463	1229	

Tabell 3. Intäkter och kostnader efter län år 2006.

Län	Totala intäkter	Totala kostnader	Resor	Personkilometer	Utbudskilometer	Totala intäkter per			Totala kostnader per
	(1000-tal kr)	(1000-tal kr)	(1000-tal)	(1000-tal)	(1000-tal)	resa (kr/resa)	personkilo- meter (kr/km)	utbudskilo- meter (kr/km)	resa (kr/resa)
Stockholm	6 365 146	12 070 767	664 667	4 668 400	237 244	9,58	1,36	26,83	18,16
Uppsala	468 867	797 308	25 433	334 402	31 778	18,44	1,40	14,75	31,35
Södermanland	167 973	404 953	9 174	183 480	12 550	18,31	0,92	13,38	44,14
Östergötland	342 637	803 847	25 415	355 620	26 235	13,48	0,96	13,06	31,63
Jönköping	415 402	684 468	15 762	178 624	16 208	26,35	2,33	25,63	43,43
Kronoberg	105 059	213 657	5 927	116 086	9 890	17,73	0,91	10,62	36,05
Kalmar	148 125	337 709	6 271	156 775	12 176	23,62	0,94	12,17	53,85
Gotland	11 845	53 032	1 110	27 750	2 985	10,67	0,43	3,97	47,78
Blekinge	149 184	252 707	7 218	138 421	10 180	20,67	1,08	14,65	35,01
Skåne	1 616 118	2 601 388	120 218	1 477 056	69 977	13,44	1,09	23,09	21,64
Halland	204 172	379 184	11 351	199 900	11 903	17,99	1,02	17,15	33,41
Västra Götaland	2 601 866	4 439 674	204 311	1 742 455	112 852	12,73	1,49	23,06	21,73
Värmland	378 762	606 947	9 307	181 126	14 544	40,70	2,09	26,04	65,21
Örebro	317 921	536 799	12 106	121 386	13 181	26,26	2,62	24,12	44,34
Västmanland	140 420	283 540	8 756	98 585	9 320	16,04	1,42	15,07	32,38
Dalarna	207 397	458 623	12 633	323 985	15 000	16,42	0,64	13,83	36,30
Gävleborg	222 117	543 630	12 252	241 404	17 961	18,13	0,92	12,37	44,37
Västernorrland	129 000	386 000	9 854	153 515	13 717	13,09	0,84	9,40	39,17
Jämtland	160 058	270 361	5 601	97 130	11 363	28,58	1,65	14,09	48,27
Västerbotten	246 963	463 919	8 891	201 252	18 660	27,78	1,23	13,23	52,18
Norrbottnen	214 848	423 571	8 211	158 050	19 386	26,17	1,36	11,08	51,59
Riket	14 613 880	27 012 084	1 184 468	11 155 402	687 110	12,34	1,31	21,27	22,81

Tabell 4. Biljettintäkter och kostnader efter län år 2006.

Län	Biljett- intäkter	Totala kostnader	Resor	Person- kilometer	Utbudskilometer	Biljettintäkter per			Totala kost
	(1000-tal kr)	(1000-tal kr)	(1000-tal)	(1000-tal)	(1000-tal)	resa (kr/resa)	personkilo- meter (kr/km)	utbudskilo- meter (kr/km)	resa (kr/resa)
Stockholm	4 134 662	12 070 767	664 667	4 668 400	237 244	6,22	0,89	17,43	18,16
Uppsala	398 479	797 308	25 433	334 402	31 778	15,67	1,19	12,54	31,35
Södermanland	136 574	404 953	9 174	183 480	12 550	14,89	0,74	10,88	44,14
Östergötland	330 497	803 847	25 415	355 620	26 235	13,00	0,93	12,60	31,63
Jönköping	207 464	684 468	15 762	178 624	16 208	13,16	1,16	12,80	43,43
Kronoberg	101 891	213 657	5 927	116 086	9 890	17,19	0,88	10,30	36,05
Kalmar	143 823	337 709	6 271	156 775	12 176	22,93	0,92	11,81	53,85
Gotland	11 645	53 032	1 110	27 750	2 985	10,49	0,42	3,90	47,78
Blekinge	78 783	252 707	7 218	138 421	10 180	10,91	0,57	7,74	35,01
Skåne	1 376 015	2 601 388	120 218	1 477 056	69 977	11,45	0,93	19,66	21,64
Halland	164 294	379 184	11 351	199 900	11 903	14,47	0,82	13,80	33,41
Västra Götaland	1 947 694	4 439 674	204 311	1 742 455	112 852	9,53	1,12	17,26	21,73
Värmland	277 216	606 947	9 307	181 126	14 544	29,79	1,53	19,06	65,21
Örebro	143 676	536 799	12 106	121 386	13 181	11,87	1,18	10,90	44,34
Västmanland	128 420	283 540	8 756	98 585	9 320	14,67	1,30	13,78	32,38
Dalarna	154 812	458 623	12 633	323 985	15 000	12,25	0,48	10,32	36,30
Gävleborg	202 797	543 630	12 252	241 404	17 961	16,55	0,84	11,29	44,37
Västernorrland	122 300	386 000	9 854	153 515	13 717	12,41	0,80	8,92	39,17
Jämtland	103 653	270 361	5 601	97 130	11 363	18,51	1,07	9,12	48,27
Västerbotten	209 397	463 919	8 891	201 252	18 660	23,55	1,04	11,22	52,18
Norrbottn	153 507	423 571	8 211	158 050	19 386	18,70	0,97	7,92	51,59
Riket	10 527 599	27 012 084	1 184 468	11 155 402	687 110	8,89	0,94	15,32	22,81

Tabell 5. Fördelning mellan intäkter och bidrag efter län år 2006.

Län	Intäkter				Bidrag				
	Biljettintäkter (1000-tal kr)	Biljettintäkter (Andel, %)	Övriga intäkter (1000-tal kr)	Övriga intäkter (Andel, %)	Kommun (1000-tal kr)	Kommun (Andel, %)	Landsting (1000-tal kr)	Landsting (Andel, %)	S (1000-tal
Stockholm	4 134 662	37,2	2 230 484	20,1	-	-	4 750 500	42,7	
Uppsala	398 479	49,8	70 388	8,8	188 221	23,5	143 126	17,9	
Södermanland	136 574	33,1	31 399	7,6	126 967	30,8	117 779	28,5	
Östergötland	330 497	41,2	12 140	1,5	265 193	33,1	193 750	24,2	
Jönköping	207 464	30,3	207 938	30,4	110 495	16,1	110 495	16,1	48 0
Kronoberg	101 891	47,7	3 168	1,5	57 573	26,9	51 025	23,9	
Kalmar	143 823	42,6	4 302	1,3	94 616	28,0	94 968	28,1	
Gotland	11 645	22,0	200	0,4	41 187	77,7	-	-	
Blekinge	78 783	31,2	70 401	27,9	51 282	20,3	38 541	15,3	13 7
Skåne	1 376 015	52,5	240 103	9,2	40 605	1,5	960 409	36,6	3 7
Halland	164 294	44,2	39 878	10,7	91 877	24,7	72 478	19,5	3 2
Västra Götaland	1 947 694	43,9	654 172	14,7	917 297	20,7	847 228	19,1	73 2
Värmland	277 216	46,1	101 546	16,9	129 223	21,5	86 000	14,3	7 9
Örebro	143 676	26,7	174 245	32,4	126 697	23,5	93 755	17,4	
Västmanland	128 420	45,3	12 000	4,2	74 602	26,3	68 500	24,2	
Dalarna	154 812	37,3	52 585	12,7	90 833	21,9	86 712	20,9	29 8
Gävleborg	202 797	37,3	19 320	3,6	176 164	32,4	145 349	26,7	
Västernorrland	122 300	31,7	6 700	1,7	142 149	36,8	101 651	26,3	13 2
Jämtland	103 653	38,3	56 405	20,9	48 006	17,8	51 690	19,1	10 6
Västerbotten	209 397	45,2	37 566	8,1	125 127	27,0	66 379	14,3	24 6
Norrbottnen	153 507	35,9	61 341	14,4	136 339	31,9	54 076	12,7	22 1
Riket	10 527 599	40,4	4 086 281	15,7	3 034 453	11,7	8 134 411	31,2	250 3

Tabell 6. Trafikuppgifter efter trafikslag år 2006.

Trafikslag	Resor (1000-tal)	Person- kilometer (1000-tal)	Utbuds- kilometer (1000-tal)	Medelres- längd	Resor/utbuds- kilometer	Personkilometer/ utbudskilometer
Buss/bil	635 309	5 984 503	507 338	9,42	1,25	11,80
T-bana	297 000	1 657 000	93 801	5,58	3,17	17,67
Spårväg	113 787	512 554	17 920	4,50	6,35	28,60
Tåg	130 735	3 001 345	68 051	22,96	1,92	44,10
Fartyg	7 637					
Samtliga trafikslag	1 184 468	11 155 402	687 110	9,42	1,72	16,24

Tabell 7. Intäkter och kostnader efter trafikslag, exklusive Stockholms län, år 2006.

Trafikslag	Totala intäkter	Totala kostnader	Resor	Personkilometer	Utbudskilometer	Totala intäkter per			Totala kostnader per
	(1000-tal kr)	(1000-tal kr)	(1000-tal)	(1000-tal)	(1000-tal)	resa (kr/resa)	personkilo- meter (kr/km)	utbudskilo- meter (kr/km)	resa (kr/resa)
Buss/bil	5 055 937	9 320 370	635 309	5 984 503	507 338	7,96	0,84	9,97	14,67
Spårväg	456 786	775 692	113 787	512 554	17 920	4,01	0,89	25,49	6,82
Tåg	1 258 346	1 959 179	130 735	3 001 345	68 051	9,63	0,42	18,49	14,99
Fartyg	60 770	153 986	7 637			7,96			20,16
Samtliga trafikslag	6 831 839	12 209 227	887 468	9 498 402	593 309	7,70	0,72	11,51	13,76
Övrig verksamhet	1 424 375	2 739 367							
Total	8 256 214	14 948 594	887 468	9 498 402	593 309	9,30	0,87	13,92	16,84

Tabell 8. Biljettintäkter och kostnader efter trafikslag, exklusive Stockholms län, år 2006.

Trafikslag	Biljett- intäkter	Totala kostnader	Resor	Person- kilometer	Utbuds- kilometer	Biljettintäkter per			Totala k
	(1000-tal kr)	(1000-tal kr)	(1000-tal)	(1000-tal)	(1000-tal)	resa (kr/resa)	personkilo- meter (kr/km)	utbudskilo- meter (kr/km)	resa (kr/resa)
Buss/bil	4 759 272	9 320 370	635 309	5 984 503	507 338	7,49	0,80	9,38	14,6
Spårväg	453 924	775 692	113 787	512 554	17 920	3,99	0,89	25,33	6,8
Tåg	1 121 268	1 959 179	130 735	3 001 345	68 051	8,58	0,37	16,48	14,9
Fartyg	58 473	153 986	7 637			7,66			20,1
Samtliga trafikslag	6 392 937	12 209 227	887 468	9 498 402	593 309	7,20	0,67	10,78	13,7
Övrig verksamhet		2 739 367							
Total	6 392 937	14 948 594	887 468	9 498 402	593 309	7,20	0,67	10,78	16,8

Tabell 9. Trafik- och ekonomiuppgifter år 1999-2006.

År	<u>Invånare</u>	<u>Resor</u>	<u>Utbudskilometer</u>	<u>Totala kostnader</u>	<u>Totala intäkter</u>	<u>Bidrag (Miljoner kr)</u>			
	(1000-tal)	(Miljoner)	(Miljoner)	(Miljoner kr)	(Miljoner kr)	Kommun	Landsting	Stat	Totala bidrag
1999	8 858	1 053	661	19 112	10 757	2 041	6 153	217	8 411
2000	8 872	1 078	676	20 048	11 659	2 137	6 144	225	8 505
2001	8 896	1 098	697	19 873	11 474	2 089	6 054	200	8 343
2002	8 925	1 103	692	21 680	12 627	2 315	6 462	355	9 132
2003	8 958	1 117	700	22 100	12 551	2 719	6 953	285	9 957
2004	8 994	1 121	676	22 699	13 326	2 678	6 863	278	9 819
2005	9 030	1 126	679	24 146	13 901	2 871	7 458	261	10 589
2006	9 081	1 184	687	27 012	14 614	3 034	8 134	250	11 419

Tabell 10. Trafikuppgifter år 1999-2006.

År	Invånare (1000-tal)	Antal bilar	Resor (Miljoner)	Person- kilometer (Miljoner)	Utbuds- kilometer (Miljoner)	Resor/ invånare	Bilar/ 1000 invånare	Personkilometer/ invånare	Medelres-lä
1999	8 858	3 890 159	1 053	-	661	119	439	-	
2000	8 872	3 998 614	1 078	-	676	122	451	-	
2001	8 896	4 018 533	1 098	-	697	123	452	-	
2002	8 925	4 042 792	1 103	9 528	692	124	453	1 068	8
2003	8 958	4 075 414	1 117	9 871	700	125	455	1 102	8
2004	8 994	4 113 424	1 121	9 939	676	125	457	1 105	8
2005	9 030	4 153 674	1 126	10 602	679	125	460	1 174	9
2006	9 081	4 202 463	1 184	11 155	687	130	463	1 228	9

Tabell 11. Intäkter och kostnader år 1999-2006.

År	Totala intäkter	Totala kostnader	Resor	Personkilometer	Utbudskilometer	Totala intäkter per			Totala kostnader per	
	(Miljoner kr)	(Miljoner kr)	(Miljoner)	(Miljoner)	(Miljoner)	resa (kr/resa)	personkilo- meter (kr/km)	utbudskilo- meter (kr/km)	resa (kr/resa)	personkilo- meter (kr/km)
1999	10 757	19 112	1 053	-	661	10,22	-	16,27	18,15	
2000	11 659	20 048	1 078	-	676	10,82	-	17,25	18,60	
2001	11 474	19 873	1 098	-	697	10,45	-	16,46	18,10	
2002	12 627	21 680	1 103	9 528	692	11,45	1,33	18,25	19,66	2,2
2003	12 551	22 100	1 117	9 871	700	11,24	1,27	17,93	19,79	2,2
2004	13 326	22 699	1 121	9 939	676	11,89	1,34	19,71	20,25	2,2
2005	13 901	24 146	1 126	10 602	679	12,35	1,31	20,48	21,44	2,2
2006	14 614	27 012	1 184	11 155	687	12,34	1,31	21,27	22,81	2,4

Tabell 12. Fördelning mellan intäkter och bidrag år 1999-2006.

År	Intäkter		Bidrag				Stat		Intäkter och bidrag (Miljoner kr)
	Totala intäkter (Miljoner kr)	Totala intäkter (Andel, %)	Kommun (Miljoner kr)	Kommun (Andel, %)	Landsting (Miljoner kr)	Landsting (Andel, %)	(Miljoner kr)	(Andel, %)	
1999	10 757	56,1	2 041	10,7	6 153	32,1	217	1,1	19 168
2000	11 659	57,8	2 137	10,6	6 144	30,5	225	1,1	20 164
2001	11 474	57,9	2 089	10,5	6 054	30,6	200	1,0	19 817
2002	12 627	58,0	2 315	10,6	6 462	29,7	355	1,6	21 758
2003	12 551	55,8	2 719	12,1	6 953	30,9	285	1,3	22 508
2004	13 326	57,6	2 678	11,6	6 863	29,7	278	1,2	23 145
2005	13 901	56,8	2 871	11,7	7 458	30,5	261	1,1	24 490
2006	14 614	56,1	3 034	11,7	8 134	31,2	250	1,0	26 033

Tabell 13. Antal resor per trafikslag i riket år 1999-2006 (miljoner resor).

Trafikslag						Samtliga trafikslag
År	Buss	T-bana	Spårväg	Tåg	Fartyg	
1999	580	273	88	105	-	1 053
2000	592	284	91	103	-	1 078
2001	601	283	95	111	-	1 098
2002	601	283	96	115	8	1 103
2003	610	279	101	120	8	1 117
2004	609	278	108	118	7	1 121
2005	608	276	110	124	7	1 126
2006	635	297	114	131	8	1 184

Tabell 14. Antal utbudskilometer per trafikslag i riket år 1999-2006 (miljoner kilometer).

Trafikslag					Samtliga trafikslag
År	Buss	T-bana	Spårväg	Tåg	
1999	473	88	26	75	661
2000	487	87	26	76	676
2001	489	88	25	77	697
2002	493	89	27	83	692
2003	502	-	-	-	700
2004	495	90	17	74	676
2005	499	91	17	72	679
2006	507	94	18	68	687

Tabell 15. Antal personkilometer per trafikslag i riket år 2002-2006 (miljoner kilometer).

Trafikslag					
År	Buss	T-bana	Spårväg	Tåg	Samtliga trafikslag
2002	4 945	1 581	584	2 419	9 528
2003	5 128	1 558	429	2 757	9 871
2004	5 285	1 556	462	2 636	9 939
2005	5 764	1 541	498	2 800	10 602
2006	5 985	1 657	513	3 001	11 155

Tabell 16. Medelreslängd efter trafikslag i riket år 2002-2006 (kilometer).

Trafikslag					
År	Buss	T-bana	Spårväg	Tåg	Samtliga trafikslag
2002	8,5	5,8	6,6	23,0	9,0
2003	8,7	5,5	4,7	26,8	9,2
2004	8,8	5,5	4,9	23,7	9,1
2005	9,6	5,4	5,2	24,3	9,6
2006	9,8	5,9	5,1	25,0	10,0

Tabell 17. Resor, personkilometer och utbudskilometer efter län år 2004-2006 (1000-tal).

Län	Resor per år			Personkilometer per år			Utbudskilometer per år		
	2004	2005	2006	2004	2005	2006	2004	2005	
Stockholm	625 697	626 745	664 667	4 388 500	4 407 000	4 668 400	223 937	229 490	230 000
Uppsala	24 578	25 000	25 433	357 383	363 480	334 402	31 261	32 134	32 000
Södermanland	9 173	8 737	9 174	183 970	174 740	183 480	12 381	12 479	12 000
Östergötland	26 194	24 706	25 415	376 528	342 582	355 620	28 566	25 955	25 000
Jönköping	15 353	15 240	15 762	160 385	172 641	178 624	16 420	16 205	16 000
Kronoberg	5 859	5 541	5 927	113 400	100 501	116 086	10 226	9 912	10 000
Kalmar	6 590	6 495	6 271	34 587	170 700	156 775	13 066	12 958	13 000
Gotland	995	960	1 110	24 875	24 000	27 750	2 200	2 485	2 500
Blekinge	6 407	6 895	7 218	97 893	135 741	138 421	7 616	9 519	10 000
Skåne	103 345	108 740	120 218	1 369 076	1 332 185	1 477 056	65 936	67 367	68 000
Halland	11 559	11 100	11 351	227 694	191 347	199 900	11 849	11 878	12 000
Västra Götaland	197 193	200 305	204 311	1 269 000	1 708 299	1 742 455	112 039	108 813	110 000
Värmland	8 670	8 620	9 307	159 498	165 708	181 126	12 752	14 209	15 000
Örebro	11 800	11 493	12 106	120 712	118 017	121 386	14 479	14 519	15 000
Västmanland	8 756	8 278	8 756	102 640	94 345	98 585	11 109	11 067	12 000
Dalarna	12 705	12 500	12 633	292 200	299 500	323 985	17 600	17 800	18 000
Gävleborg	12 336	11 870	12 252	240 078	233 330	241 404	18 725	17 642	18 000
Västernorrland	10 160	9 871	9 854	146 444	140 100	153 515	14 701	14 511	15 000
Jämtland	5 499	5 919	5 601	95 325	95 530	97 130	11 296	11 397	12 000
Västerbotten	9 523	8 846	8 891	190 430	191 607	201 252	17 834	18 956	19 000
Norrbottnen	8 198	8 269	8 211	159 990	160 345	158 050	19 636	19 573	20 000
Riket	1 120 590	1 126 130	1 184 468	10 129 712	10 621 698	11 155 402	675 956	678 869	680 000

Bilaga 3. Om statistiken samt definitioner

SIKA är huvudansvarig för lokal och regional kollektivtrafikstatistik i Sverige. Statistik om lokal och regional kollektivtrafik har framställts sedan mitten av 1980-talet av Sveriges lokaltrafikförening (SLTF) och från och med år 2004 har statistiken sammanställts av SIKA. Statisticon AB har på uppdrag av SIKA genomfört en undersökning om lokal och regional kollektivtrafik i Sverige år 2006. Uppgifterna avser kalenderåret 2006 alternativt trafikåret 2005/2006 beroende på redovisningsperiod. I följande avsnitt ges en kortfattad beskrivning av undersökningen. En fullständig kvalitetsdeklaration finns i Bilaga 6.

Undersökningen omfattar trafikhuvudmän och primärkommunala trafikhuvudmän i samtliga 21 län. Totalt ingår 25 trafikhuvudmän, vilka utgörs av 21 länsövergripande trafikhuvudmän, 3 primärkommunala trafikhuvudmän (Luleå, Lund och Karlstad) samt Waxholms Ångfartyg AB.

Data har samlats in via en webbenkät under perioden mars-maj år 2007. Huvudutskicket gjordes både per post och per e-post. En påminnelse skickades ut såväl postalt som via e-post och därefter påmindes de trafikhuvudmän som ännu inte inkommit med svar per telefon. Datainsamlingen har genomförts av Statisticon AB förutom telefonpåminnelserna som utförts av Statisticon AB och SIKA gemensamt.

Svarsandelen i undersökningen är hög, samtliga trafikhuvudmän har inkommit med uppgifter. Dock saknas det för Västerbottens län uppgifter om Umeå lokaltrafik. Även om samtliga trafikhuvudmän har lämnat uppgifter kan bortfall på enskilda variabler förekomma. Saknade svar har i så stor utsträckning som möjligt imputerats.

Databearbetningen bestod av kontroll och rättningar av uppgifter utifrån återkontakter med trafikhuvudmän som via telefon kompletterade saknade eller korrigerade orimliga uppgifter. Trafikhuvudmännen har även via telefon gett förklaringar till uppgifter som det varit frågetecken kring.

Kontrollen av de inrapporterade uppgifterna har huvudsakligen gjorts genom jämförelser med tidigare års uppgifter. Sådana skillnader kan vara ett resultat av faktiska skillnader i trafikering och ekonomi eller så kan det eventuellt vara en indikering på att något är fel i inrapporteringen. I webbformuläret har automatiska kontroller gjorts av de inrapporterade värdena för 2006, jämfört med motsvarande värden för 2005. I de fall då differensen mellan de två årens olika värden uppgick till 15 procent eller mer uppmanades uppgiftsinlämnarna att skriva en kommentar om orsaken till skillnaden.

Statistiken redovisar antal resor, utbudskilometer, personkilometer, intäkter, bidrag och kostnader för trafikhuvudmännens lokala och regionala kollektivtrafik. Variablerna i undersökningen redovisas i nedan.

Variabel	Beskrivning
<i>Resor</i>	Resor = påstigande. Samtliga resor (avgiftsbelagda och gratis) per år redovisas. Som mått används antal påstigande, det vill säga tur- och returre- sa räknas som två resor, resa med en övergång räknas som två resor etc. Redovisas separat för buss, tunnelbana, tåg, spårväg och fartyg.
<i>Utbudskilometer</i>	Utbudskilometer = tidtabellskm + förstärkningstrafik. Avser kilometer i aktivt arbete i persontrafiken exkl. ut- och inkörning samt övrig tomkörning. Redo- visas separat för buss, tunnelbana, tåg och spårväg.
<i>Personkilometer</i>	Personkilometer = antal resor gånger medelreslängd. Redovisas separat för buss, tunnelbana, tåg och spårväg.
<i>Intäkter</i>	Intäkter skall vara summan av biljettintäkter, summan av övriga intäkter och intäkter övrig verksamhet. Uppgiften skall överensstämma med totala intäk- ter i årsredovisningen (bidrag redovisas separat).
<i>Bidrag</i>	Bidrag/tillskott skall vara summan av bidrag/tillskott för samtliga trafikslag och övrig verksamhet från kommun, landsting respektive Rikstrafiken.
<i>Kostnader</i>	Kostnader skall vara summan av trafikeringskostnader, summan av övriga kostnader och kostnader för övrig verksamhet. Uppgiften skall överens- stämma med totala kostnader i årsredovisningen.
<i>Tidsåtgång</i>	Här fyller uppgiftslämnaren i den uppskattade totala tidsåtgången för att samla in och fylla i uppgifterna i föreliggande insamling. Skriv svaret i antal mantimmar. Observera att det är merkostnaden för just den här undersök- ningen som ska uppskattas, inte tidsåtgången för moment som ändå skulle ha gjorts inom ordinarie verksamhet.

Beträffande variabeln tidsåtgång kan nämnas att 23 av 25 uppgiftslämnare har redovi-
sat tidsåtgången. För dessa är medianvärdet för tidsåtgången 3 timmar, dvs. för häl-
ften av alla uppgiftslämnare har tidsåtgången för ifyllandet av uppgifterna varit 3 tim-
mar eller mindre. Första kvartilen är 2 timmar, dvs. för 25 procent av uppgiftslämnar-
na har tidsåtgången varit 2 timmar eller mindre. Tredje kvartilen är 8 timmar, dvs. för
75 procent av uppgiftslämnarna har tidsåtgången varit 8 timmar eller mindre. Det
minsta angivna värdet på tidsåtgång är 1 timme och det största är 12 timmar.

Alla trafik- och ekonomiuppgifter i föreliggande undersökning har samlats in länsvis
uppdelat på trafikslag. På grund av sekretess presenteras dock inte de ekonomiska
variablerna så detaljerat. Ofta finns endast en operatör för ett trafikslag i ett län vilket
gör att en redovisning av kostnader och intäkter lätt blir identifierbara som uppgifter
för just en specifik operatör.

Det finns vissa aspekter av vissa variabler som bör beaktas vid tolkning av data, se
vidare i avsnitt 2.2 i kvalitetsdeklarationen.

I den tryckta rapporten redovisas statistiken på riks- och länsnivå efter trafikslag och
år. Uppgifter återfinns även på SIKAs hemsida, www.sika-institute.se.

Bilaga 4. Frågeblankett på Internet - Resor



Kollektivtrafik
Statistik 2006

-- Välj --

[Välkommen](#)
[Instruktioner](#)
[Definitioner](#)

Enkätsidor:

-- [Kontaktuppgifter](#)
-- [Resor](#)
-- [Ekonomi](#)
-- [Tidsåtgång](#)

Utskrifter:

[Utskrift av lämnade uppgifter](#)
[Instruktioner i pdf-format](#)
[Definitioner i pdf-format](#)

[Logga ut](#)

[Definitioner](#) ?

RESOR

UTBUD

Utbudskilometer (1000-tal)

Buss/Bil
Tunnelbana
Spårväg
Tåg
Totalt

Denna sida är KLAR

[Spara](#)

2007-06-04 11:25:00

EFTERRÅGAN

Antal resor (1000-tal)

Buss/Bil
Tunnelbana
Spårväg
Tåg
Fartyg
Totalt

Personkilometer (1000-tal)

Totalt

Grå siffror: föregående års uppgifter och Gula fält: årets uppgifter. Om årets värden avviker mer än 1,5% från förra årets värden gulmarkeras kommentarstråden för dessa uppgifter. Vänligen beskriv trolig anledning till avvikelser på det gulmarkerade fältet.

Bilaga 4. Frågeblankett på Internet - Intäkter



Kollektivtrafik
Statistik 2006
.. väg ..

Välkommen
Instruktioner
Definitioner

Enkätidor:

- Kontaktuppgifter
- Resor
- Ekonomi
- Tidsåtgång

Utskrifter:

- [Utskrift av lämnade uppgifter](#)
- [Instruktioner i pdf-format](#)
- [Definitioner i pdf-format](#)

Logga ut

Genom att klicka på de tre knapparna kan du lämna detaljerade uppgifter inom respektive område.

RESULTAT (1000-tals kronor)

?
Definitioner

	+ <input type="text" value="0"/>	-	=	+ <input type="text" value="0"/>	=	
<input type="text" value="INTÄKTER"/>		<input type="text" value="KOSTNADER"/>		<input type="text" value="Överskott/Underskott före bidrag"/>		<input type="text" value="BIDRAG / TILLSKOTT"/>
Överskott/Underskott efter bidrag						
<input type="text" value="INTÄKTER"/> + <input type="text" value="BIDRAG / TILLSKOTT"/> = <input type="text" value="Överskott/Underskott efter bidrag"/>						

Denna sida är KLAR

2007-05-29 19:31:00

INTÄKTER

?
Definitioner

Biljettintäkter (1000-tals kronor)

Buss/Bil

Tunnelbana

Spårväg

Tåg

Fartyg

Övriga intäkter (1000-tals kronor)

Övrig verksamhet

Grå siffror: föregående års uppgifter och Gula fält: årets uppgifter. Om årets värden avviker mer än 15% från förra årets värden gulmarkeras kommentarstraden för dessa uppgifter. Vänligen beskriv trolig anledning till avvikelser på det gulmarkerade fältet.

Bilaga 4. Frågeblankett på Internet - Kostnader



Kollektivtrafik
Statistik 2006

-- Vaj --

Välkommen
Instruktioner
Definitioner

Enkätsidor:

- Kontaktuppgifter
- Resor
- Ekonomi
- Tidsåtgång

Utskrifter:

- [Utskrift av lämnade uppgifter](#)
- [Instruktioner i pdf-format](#)
- [Definitioner i pdf-format](#)

Logga ut

Genom att klicka på de tre knapparna **INTÄKTER** **KOSTNADER** **BIDRAG / TILLSKOTT** kan du lämna detaljerade uppgifter inom respektive område.

RESULTAT (1000-tals kronor)

Definitioner ?

Denna sida är KLAR

Spara

2007-05-29 19:31:00

INTÄKTER	+	0
KOSTNADER	-	0
Överskott/Underskott före bidrag	=	0
BIDRAG / TILLSKOTT	+	0
Överskott/Underskott efter bidrag	=	0

KOSTNADER

Definitioner ?

Trafikeringskostnader (1000-tals kronor) Övriga kostnader (1000-tals kronor)

Buss/Bil		
Tunnelbana		
Spårväg		
Tåg		
Fartyg		
Övrig verksamhet		

Grå siffror: föregående års uppgifter och Gula fält: årets uppgifter. Om årets värden avviker mer än 15% från förra årets värden gulmarkeras kommentarsraden för dessa uppgifter. Vänligen beskriv trolig anledning till avvikelser på det gulmarkerade fältet.

Bilaga 4. Frågeblankett på Internet – Bidrag/tillskott



Kollektivtrafik
Statistik 2006
.. Väj ..

Välkommen
Instruktioner
Definitioner

Enkätidor:

-- Kontaktuppgifter
-- Resor
-- Ekonomi
-- Tidsåtgång

Utskrifter:

[Utskrift av lämnade uppgifter](#)
[Instruktioner i pdf-format](#)
[Definitioner i pdf-format](#)

Logga ut

Genom att klicka på de tre knapparna **INTÄKTER** **KOSTNADER** **BIDRAG / TILLSKOTT** kan du lärna detaljerade uppgifter inom respektive område.

RESULTAT (1000-tals kronor)

Definitioner

Denna sida är KLAR

Spara

2007-05-29 19:31:00

INTÄKTER	+	0
KOSTNADER	-	0
Överskott/Underskott före bidrag	=	0
BIDRAG / TILLSKOTT	+	0
Överskott/Underskott efter bidrag	=	0

Överskott/Underskott före bidrag

BIDRAG / TILLSKOTT

Överskott/Underskott efter bidrag

BIDRAG/TILLSKOTT

Definitioner

Bidragsgivare

Kommun
Landslag
Rikstrafiken

Till samtliga trafikslag (1000-tals kronor)

Till övrig verksamhet (1000-tals kronor)

Grå siffror: föregående års uppgifter och Gula fält: årets uppgifter. Om årets värden avviker mer än 1.5% från förra årets värden gulmarkeras kommentarsraden för dessa uppgifter. Vårigen beskriv trolig anledning till avvikelser på det gulmarkerade fältet.

Bilaga 4. Frågeblankett på Internet – Tidsåtgång



Kollektivtrafik
Statistik 2006
..välj..

Välkommen
Instruktioner
Definitioner

Enkätidor:

-- Kontaktuppgifter
-- Resor
-- Ekonomi
-- Tidsåtgång

Utskrifter:

[Utskrift av lämnade uppgifter](#)
[Instruktioner i Pdf-format](#)
[Definitioner i Pdf-format](#)

Logga ut

TIDSÅTGÅNG Definitioner ?

Uppskatta den totala tidsåtgången till för att samla in och fylla i uppgifterna?

Antal timmar :

Denna sida är KLAR

Spara

Spasad :

2007-05-14 10:56:00

Jag har nu svarat på samtliga frågor på de 4 enkätsidorna och genom att klicka på knappen till under sänder jag härmed ett meddelande om att jag är klar.

Sänd mina uppgifter

Om du vill ändra någon uppgift efter att du skickat ett meddelande går det bra att ändra uppgiften och därefter på nytt klicka på knappen Sänd mina uppgifter.

Bilaga 5. Instruktioner och definitioner till frågeformuläret



2007-03-13

INSTRUKTIONER TILL KOLLEKTIVTRAFIKSTATISTIKEN

I menyn till vänster finns länkar olika delar av undersökningen. Genom att klicka på respektive rubrik (länk) kommer du till respektive del. Under rubriken:

- definitioner, hittar du vissa begrepp och definitioner rörande kollektivtrafik
- uppgiftslämnare, återfinns namn och kontaktuppgifter till den som är uppgiftslämnare för ett län/kommun. Vänligen kontrollera att det är rätt person som står som uppgiftslämnare för ditt län/din kommun
- resor, hittas frågor rörande efterfrågan och utbud av resor fördelat på trafikslag
- ekonomi, hittas frågor rörande intäkter, kostnader och bidrag fördelat på trafikslag
- tidsåtgång, uppges den totala tidsåtgången för att samla in och fylla i uppgifterna i föreliggande insamling
- utskrifter, återfinns instruktioner och definitioner i pdf-format samt en utskriftsversion av lämnade uppgifter.

Viktigt att veta:

- Fyll alltid i 0 om uppgiften är noll.
- Om du saknar uppgifter lämnar du fältet tomt.
- I enkäten återfinns föregående års inrapporterade uppgifter vid respektive uppgiftsfält (dessa uppgifter anges i grå text vid respektive uppgiftsfält). Vid inmatning av 2006 års uppgifter kontrolleras dessa mot 2005 års uppgifter. De värden som avviker mer än 15 procent från föregående års uppgifter markeras genom att de öppna skrivfältet bredvid uppgiftsfältet färgas gult. På detta skrivfält ges möjligheten att beskriva troliga anledningar till avvikelserna. Observera dock att en avvikelse inte automatiskt behöver betyda att det är något fel på de uppgifter som lämnas.
- Till vänster på sidan finns länkar till undersökningens 4 enkätsidor. Genom att klicka på länken kommer du till inmatningssidan för ämnesområdet. Vi ber dig att besvara samtliga frågor inom varje ämnesområde. När du är klar med frågorna inom ett ämnesområde bockar du av sidan genom att markera rutan efter texten "Denna sida är klar". På detta sätt vet du vilka ämnesområden du besvarat. När du bockat av samtliga ämnesområden är enkäten färdigfylld.
- Du kan när du vill avbryta inmatningen och logga ut för att sedan återkomma och fortsätta besvara enkäten där du slutade. De uppgifter du skrivit in sparas när du går till någon annan sida, klickar på Spara-knappen på enkätsidorna eller när du loggar ut.
- När du vill avsluta arbetspasset, avsluta alltid med Logga ut-knappen.
- När du är klar med samtliga uppgifter klickar du på knappen "Sänd mina uppgifter". Den knappen ligger på enkätsidan Tidsåtgång. Då skickas ett meddelande till Statisticon med datum och klockslag att du är färdig. Om du vill ändra någon uppgift efter att du skickat ett meddelande går det bra att ändra uppgiften och därefter skicka ett nytt meddelande.

Bilaga 5. Instruktioner och definitioner till frågeformuläret



2007-03-13

DEFINITIONER TILL KOLLEKTIVTRAFIKSTATISTIKEN

Kollektivtrafikstatistiken syftar till att belysa utvecklingen av samhällsfinansierad kollektivtrafik i Sverige. Undersökningen beskriver resandet, trafikproduktionen, intäkter, bidrag och kostnader för olika trafikslag samt nyckeltal för trafiken på riksnivå och i respektive län. Uppgiftslämnare är således respektive länstrafikföretag.

På uppdrag av SIKÅ genomför Statisticon AB datainsamlingen. SIKÅ är statistikansvarig myndighet för Sveriges officiella statistik om transporter och kommunikationer.

ANVISNINGAR TILL FORMULÄRET

Länsvis redovisning

Redovisningen skall omfatta all trafik enligt trafikhuvudmannaskapet samt all övrig verksamhet. Länstrafikföretagen (trafikhuvudmännen) ansvarar för redovisningen. All trafik skall ingå oavsett om trafiken är upphandlad, bedrivs i anknutet företag eller i egen regi och oavsett hur underskottet fördelas inom länet.

OBS! I de fall där annan än länstrafikföretaget ansvarar för vissa delar av länshuvudmannaskapet (till exempel trafiken i vissa tätorter) inhämtar länstrafikföretaget uppgifter från respektive företag/kommun/kommunalförbund. Det vill säga länstrafikföretaget ska samla in uppgifter från all verksamhet inom respektive län förutom den som faller under någon av följande primärkommunala trafikhuvudmän: Karlstads buss, Lunds kommun och Luleå Lokaltrafik.

Redovisningsperioder

Kalenderåret 2006 alternativt trafikåret 2005/2006 beroende på redovisningsperiod.

Kontroller mot föregående år

I enkäten återfinns föregående års inrapporterade uppgifter vid respektive uppgiftsfält (dessa uppgifter anges i grå text vid respektive uppgiftsfält). Vid inmatning av 2006 års uppgifter kontrolleras dessa mot 2005 års uppgifter. De värden som avviker mer än 15 procent från föregående års uppgifter markeras genom att de öppna skrivfälten bredvid uppgiftsfältet färgas gult. På detta skrivfält ges möjligheten att beskriva troliga anledningar till avvikelserna. Observera dock att en avvikelse inte automatiskt behöver betyda att det är något fel på de uppgifter som lämnas.

Bilaga 5. Instruktioner och definitioner till frågeformuläret

Definitioner gällande resor

Utbud

- **Utbudskilometer = tidtabellskm + förstärkningstrafik**
Avser kilometer i aktivt arbete i persontrafiken exkl. ut- och inkörning samt övrig tomkörning.

Efterfrågan

- **Resor = påstigande**
Samtliga resor (avgiftsbelagda och gratis) per år redovisas. Som mått används antal påstigande, det vill säga tur- och returresa räknas som två resor, resa med en övergång räknas som två resor etc.
- **Personkilometer = antal resor X medelreslängd**
Saknas mätningar görs en bedömning.

Definitioner av ekonomi – totalt resultat

- **Intäkter, totalt**
Intäkter skall vara summan av biljettintäkter, summan av övriga intäkter och intäkter övrig verksamhet. Uppgiften skall överensstämma med totala intäkter i årsredovisningen (bidrag redovisas separat).
- **Kostnader, totalt**
Kostnader skall vara summan av trafikeringskostnader, summan av övriga kostnader och kostnader övrig verksamhet. Uppgiften skall överensstämma med totala kostnader i årsredovisningen.
- **Bidrag/tillskott, totalt**
Bidrag/tillskott skall vara summan av bidrag/tillskott och bidrag/tillskott övrig verksamhet från kommun, landsting respektive Rikstrafiken.

Definitioner gällande ekonomi – för respektive intäkt, kostnad och bidrag/tillskott

Intäkter

- **Biljettintäkter**
Biljettintäkter, inkl. skolers köp av periodkort eller motsvarande intäkter som hänförs till respektive trafikslag.
- **Övriga intäkter**
Övriga intäkter som direkt kan hänföras till resp. trafikslag. Kan t ex gälla intäkter för reklamplats på fordonen.

Bilaga 5. Instruktioner och definitioner till frågeformuläret

OBS! Alla intäkter som inte direkt kan hänföras till ett angivet trafikslag redovisas under "Övrig verksamhet".

- **Övrig verksamhet**

Här redovisas alla övriga intäkter som inte kan hänföras till trafik enligt huvudmannaskapslagen – såsom intäkter från godstransporter, speciallinjetrafik, beställningstrafik, färdtjänst, finansiella intäkter etc.

Kostnader

- **Trafikeringskostnader**

Avser kostnader för att upprätthålla trafiken. Det vill säga den ersättning som trafikhuvudmannen betalar till entreprenörer eller kostnader för motsvarande verksamhet som bedrivs i egen regi.

OBS! För att få jämförbarhet mellan buss- och tågtrafik skall även huvudmannens kapitalkostnader för rullande tågmateriel redovisas här.

- **Övriga kostnader**

Omfattar eventuella övriga kostnader som direkt kan hänföras till trafikslaget och som inte är att betrakta som kostnader för infrastruktur (se vidare "Övrig verksamhet").

OBS! Alla kostnader som inte direkt kan hänföras till ett angivet trafikslag redovisas under "Övrig verksamhet".

- **Övrig verksamhet**

Här redovisas alla kostnader som inte kan hänföras till trafik enligt huvudmannaskapslagen – såsom kostnader för godstransporter, speciallinjetrafik, beställningstrafik, färdtjänst, finansiella kostnader samt interna personal-, administrations- och kapitalkostnader. Vidare redovisas här kapitalkostnader för infrastruktur såsom spåranläggningar, terminaler, depåer, övriga byggnader eller andra fasta anläggningar.

Bidrag/tillskott

- **Kommun och Landsting**

Avser samtliga bidrag/tillskott från ägarna, såväl ordinarie tillskott som extra tillskott för lägre taxa, extra turer, extra linjer och dylikt. Ange à-conto inbetalt belopp minus eventuella återbetalda och fonderade medel. Tillägg görs för upplösning av fonderade medel.

- **Rikstrafiken**

Avser bidrag eller ersättning från Rikstrafiken för utfört arbete.

- **Övrig verksamhet**

Här redovisas eventuella bidrag/tillskott som är specialdestinerade till viss verksamhet som inte omfattas av huvudmannaskapslagen.

Bilaga 5. Instruktioner och definitioner till frågeformuläret

Definition av Tidsåtgång

Här fyller uppgiftslämnaren i den uppskattade totala tidsåtgången för att samla in och fylla i uppgifterna i föreliggande insamling. Skriv svaret i antal mantimmar. Observera att det är merkostnaden för just den här undersökningen som ska uppskattas, inte tidsåtgången för moment som ändå skulle ha gjorts inom ordinarie verksamhet.

Bilaga 6 Kvalitetsdeklaration

0 Inledning

Denna bilaga utgör en kvalitetsdeklaration av undersökningen. En kvalitetsdeklaration har som ambition att beskriva alla olika moment i undersökningen på ett sådant sätt att en användare av statistiken har möjlighet att bilda sig en uppfattning om kvaliteten.

Årets undersökning har genomförts av Statisticon på uppdrag av SIKA. Föregående år och de närmaste åren dessförinnan har Transek genomfört undersökningen.

Denna kvalitetsdeklaration följer kapitelindelningen i skriften ”Kvalitetsbegrepp och riktlinjer för kvalitetsdeklaration av officiell statistik” av Statistiska Centralbyrån i deras serie Meddelande i Samordningsfrågor 2001:1(MiS). Undersökningen Lokal och regional kollektivtrafik ingår inte i den officiella statistiken men kan ändå kvalitetsdeklareras.

1 STATISTIKENS INNEHÅLL

1.1 Statistiska målstorheter

De målstorheter som efterfrågas i undersökningen har varit desamma de senaste åren. Nytt för i år är dock att datainsamlingen genomfördes via Internet, se vidare avsnitt 2.2.3 om mätning. Frågeformuläret på Internet redovisas i bilaga 4. Målstorheterna kan grupperas efter följande rubriker:

Konsumtion

Konsumtionen av kollektivtrafik avseende resandet med kollektivtrafik samt antalet personkilometer. För definitioner av begrepp se bilaga 5 i rapporten.

Konsumtionen redovisas totalt för alla trafikslag samt uppdelat på buss/bil, tunnelbana, spårväg, tåg och fartyg¹.

Utbud

Utbudet av kollektivtrafiken avser utbudskilometer och redovisas totalt som uppdelat på trafikslag.

Intäkter och kostnader

Intäkterna för kollektivtrafiken avser biljettintäkter, övriga intäkter samt intäkter från övrig verksamhet². I bilaga 5 redovisas exempel på dessa intäkter. Intäkterna redovisas totalt samt uppdelat på trafikslag³. Dessutom efterfrågas bidrag/tillskott från kommun, landsting och stat dels summerat för de olika trafikslagen dels till övrig verksamhet.

På motsvarande sätt avser *kostnaderna* för kollektivtrafiken trafikeringskostnader, övriga kostnader samt kostnader från övrig verksamhet⁴. Även kostnaderna redovisas totalt samt uppdelat på trafikslag.

Nyckeltal

Förutom ovanstående målstorheter är ett flertal nyckeltal eller kvoter mellan målstorheter av intresse. Exempelvis

- Antal personkilometer per invånare
- Antal utbudskilometer per invånare
- Antal resor per invånare
- Antal resor per utbudskilometer
- Antal personkilometer per resa
- Antal personkilometer per utbudskilometer
- Intäkter per resa, per personkilometer samt per utbudskilometer
- Biljettintäkter per resa, per personkilometer samt per utbudskilometer
- Kostnader per resa, per personkilometer samt per utbudskilometer
- Intäkter per kostnader

I de fall målstorheterna uttrycks per invånare har medelbefolkning under året använts. För tidpunkt t och åldersgrupp i definieras medelbefolkningen enligt

¹ För fartyg anges bara uppgifter om resor, ej personkilometer.

² Intäkter vilka inte kan hänföras till trafikslag.

³ Intäkter från övrig verksamhet delas inte upp på trafikslag.

⁴ Kostnader vilka inte kan hänföras till trafikslag.

$$Bef_t^i = \frac{Bef_t^i + Bef_{t-1}^{i-1}}{2}$$

där Bef_t^i är befolkningen den 31/12 år t .

1.1.1 Uppgiftslämnare och population

Uppgiftslämnarna i undersökningen är länstrafikhuvudmän samt ett fåtal primärkommunala trafik huvudmän i Sverige. Vissa län har alltså uppgiftslämnandet uppdelat på mer än en aktör. I tabellen nedan redovisas uppgiftslämnarna i årets undersökning. Vi ser t.ex. att i Stockholms län är både Storstockholms lokaltrafik AB och Waxholms Ångfartygs AB uppgiftslämnare. Det finns totalt 25 uppgiftslämnare vilka tillsammans utgör målpopulationen för undersökningen. De senaste åren har det varit en trend att koncentrera uppgiftslämnandet i respektive län till en uppgiftslämnare - trafik huvudmannen. Detta betyder att antalet uppgiftslämnare har minskat de senaste åren.

Uppgiftslämnare år 2006

Län	Uppgiftslämnare
Stockholm	Storstockholms lokaltrafik AB
Stockholm	Waxholms Ångfartygs AB
Uppsala	Upplands Lokaltrafik AB
Södermanland	Länstrafiken Sörmland AB
Östergötland	ÖstgötaTrafiken
Jönköping	Jönköpings Länstrafik AB
Kronoberg	Länstrafiken i Kronoberg
Kalmar	Kalmar Läns Trafik AB
Gotland	Gotlands kommun
Blekinge	Blekingetrafiken AB
Skåne	Skånetrafiken
Skåne	Stadstrafiken i Lund
Halland	Hallandstrafiken
Västra Götaland	Västtrafik AB
Värmland	Karlstadsbuss
Värmland	Värmlandstrafik AB
Örebro	Länstrafiken Örebro AB
Västmanland	Västmanlands Lokaltrafik AB
Dalarna	Dalatrafik AB
Gävleborg	X-trafik AB
Västernorrland	Västernorrlands läns Trafik AB
Jämtland	Länstrafiken i Jämtlands Län AB

Län	Uppgiftslämnare
Västerbotten	Länstrafiken i Västerbotten AB
Norrbotten	Luleå Lokaltrafik AB
Norrbotten	Länstrafiken i Norrbotten AB

1.1.2 Variabler

I frågeblanketten, se bilaga 4, finns det nio svarsfält avseende konsumtion – antal resor och personkilometer. Det finns fyra svarsfält avseende utbud av kollektivtrafik - utbudskilometer. Vidare finns det 11 svarsfält avseende intäkter. På motsvarande sätt finns det 11 svarsfält avseende kostnader – trafikeringskostnader, övriga kostnader och kostnader för övrig verksamhet. Slutligen är det 6 svarsfält avseende bidrag/tillskott från kommun, landsting och Rikstrafiken (staten) samt en avslutande fråga om tidsåtgången för uppgiftslämnandet. Detta blir sammanlagt $9+4+11+11+6+1=42$ svarsfält. Baserat på dessa variabler beräknas därefter ett visst antal summavariabler, t.ex. summan av antal resor med olika trafikslag. Dessa summavariabler behövde uppgiftslämnarna inte summera själva utan detta skedde automatiskt i Internetformuläret. Se vidare avsnitt 2.2.3 om Mätning.

1.1.3 Statistiska mått

I avsnitt 1.1.1 redovisas målstorheterna i undersökningen. De flesta av målstorheterna är av typen total, t.ex. totalt antal resor. Vissa av målstorheterna är kvoter mellan två totaler. Exempelvis är målstorheten ”Antal resor per invånare” kvoten mellan antal resor och antal invånare.

1.1.4 Redovisningsgrupper

Statistiken redovisas uppdelat på län samt för riket. Vidare redovisas statistiken även uppdelat på trafikslag, men detta är snarare olika variabler än olika redovisningsgrupper. För vissa variabler redovisas även statistiken i tidsserier.

1.2 Referenstider

Samtliga variabler i undersökningen har referensperioden helåret 2006. Enda undantaget är uppgiften om tidsåtgången för uppgiftslämnandet. I instruktionerna till uppgiftslämnarna, se bilaga 5, står att redovisningsperioden kan omfatta trafikåret 2005/2006 beroende på uppgiftslämnarens redovisningsperiod. Information om redovisningsperiod efterfrågas dock inte i undersökningen och det är därför okänt för Statisticon om någon använder sig av trafikåret 2005/2006 som

redovisningsperiod. Detta är en brist och inför kommande undersökningar bör det klargöras vilken redovisningsperiod som en uppgiftslämnare använder.

1.3 Fullständighet

SIKA är statistikansvarig myndighet för statistik inom transport- och kommunikationsområdet. Inom ramen för detta ansvar publicerar SIKA ett flertal rapporter vilka finns publicerade på www.sika-institute.se där även undersökningen om Lokal och regional kollektivtrafik finns.

2 STATISTIKENS TILLFÖRLITLIGHET

2.1 Tillförlitlighet totalt

All statistik är behäftad med viss osäkerhet. Detta avsnitt avser att belysa olika typer av osäkerhetskällor och att diskutera dess konsekvenser på kvaliteten i resultaten. Den källa som mest påverkar osäkerheten i resultaten är mätfel. Osäkerhetskällan mätfel är svår att utvärdera utan omfattande utvärderingsstudier. Undersökningsvariablerna har varit samma eller likartade i många år vilket är en fördel. Om enskilda uppgiftslämnare använder samma definitioner mellan åren och lämnar statistik baserat på samma utgångspunkter mellan åren kan tidsserier studeras, även om mätfel kan finnas inom respektive år.

En annan osäkerhetskälla är bortfall. Bortfall hanteras via imputering av saknade värden. Denna osäkerhetskälla är av liten betydelse i föreliggande undersökning.

2.2 Osäkerhetskällor

En vanlig indelning av osäkerhetskällor är urval, ramtäckning, svarsbortfall och bearbetning och ibland även modellantaganden. Vi redogör nedan för respektive källa.

2.2.1 Urval

Undersökningen om Lokal och regional kollektivtrafik är en totalundersökning. Detta betyder att det inte existerar någon osäkerhet som kan hänföras till urvalet.

2.2.2 Ramtäckning

Med osäkerhetskällan ramtäckning avses att den urvalsram som används antingen saknar individer som ingår i populationen, s.k. undertäckning, eller innehåller individer som inte ingår i målpopulationen, s.k. övertäckning. I undersökningen om Lokal och regional kollektivtrafik är undersökningsenheter entydigt definierade och inga oklarheter finns rörande populationen.

2.2.3 Mätning

Uppdatering av kontaktuppgifter

I urvalsramen har vi för varje trafikhuvudman uppgifter om vilken person som är uppgiftslämnare samt kontaktuppgifter till uppgiftslämnaren. För att urvalsramen ska vara så aktuell som möjligt när datainsamlingen startar genomfördes en uppdatering av kontaktuppgifterna. Denna uppdatering genomfördes av SIKA innan datainsamlingen startade genom att kontakta samtliga uppgiftslämnare via telefon för att bekräfta eller ändra kontaktinformationen.

Datainsamling

En nyhet i årets datainsamling var att den genomfördes via Internet. Uppgiftslämnarna fick en inbjudan till undersökningen via ett e-postbrev samt via vanlig post. Det postala missivet återfinns i bilaga A. I missivet fanns en beskrivning av processen och en Internetadress. Där ska uppgiftslämnarna välja rätt trafikhuvudman och logga in med det lösenord som bifogades. I och med att en Internetenkät användes hade den något annorlunda layout jämfört med den Excel-fil som använts för uppgiftslämnning föregående år. Det är samma uppgifter som efterfrågas i årets undersökning som i föregående års undersökning. Innan datainsamlingen startade fick Statisticon en del frågor kring hur insamlingen skulle ske. En vanlig fråga var om *olika* personer kunde gå in i Internetformuläret för att lämna uppgifter kring olika delar av undersökningen. En annan fråga var om man kunde svara på några uppgifter, logga ut och vid ett senare tillfälle logga in och lägga till ytterligare uppgifter. Svaret på båda frågorna är ja.

Internetenkäten återfinns i bilaga 4. De fält med hel ram med gula fält ska uppgiftslämnaren fylla i. De fält med streckad ram är fält där summan av de ovanstående fälten automatiskt beräknas. Till höger om varje fält visades de uppgifter som lämnats föregående år, för att möjliggöra jämförelser⁵. Om den uppgift som lämnades i år avvek mer än 15 procent från föregående års uppgift

⁵ I ”Bilaga 4. Frågeblankett på Internet – Resor” har föregående uppgift lagts in avseende Buss/Bil som illustration.

markerades uppgiften och tanken är att uppgiftslämnaren då skulle skriva en förklaring till avvikelserna på raden till höger om fältet⁶.

När en uppgiftslämnare loggat in fanns instruktioner till uppgiftslämnarna samt möjlighet att skriva ut. Instruktionerna till uppgiftslämnarna återfinns i bilaga 5 och innehåller allmänna anvisningar samt definitioner av begrepp.

I tabellen nedan redovisas tidpunkter för viktiga moment under datainsamlingen. De uppgiftslämnare som inte hade svarat efter den första påminnelsen kontaktades via telefon. Påminnelserna via telefon genomfördes av Statisticon och SIKA gemensamt. Datainsamlingen avslutades vecka 21. Efter att datainsamlingen avslutats skickades ett tackkort ut till samtliga uppgiftslämnare. Tackkortet återfinns i bilaga C.

Moment och tidpunkter under datainsamlingen 2007

Aktivitet	Vecka
Huvudutskick	12
Påminnelse 1, e-postalt och postalt	14
Telefonpåminnelse	16-21
Datainsamlingen avslutas	21
Tackkort	21

Mätfel

Med osäkerhetskällan mätfel avses att det registrerade värdet på en undersökningsvariabel, d.v.s. en fråga i frågeformuläret, inte överensstämmer med det sanna värdet. Det finns ett flertal anledningar till att detta kan inträffa. Frågornas utformning samt medföljande definitioner är av stor betydelse för eventuella mätfel. Frågorna i undersökningen har varit likartade i många år vilket innebär att uppgiftslämnarna känner igen frågorna. Detta är dock ingen garanti för att mätfel inte förekommer. Uppgiftslämnarna kan uppfatta frågorna eller definitioner olika, vissa tvetydigheter kan kvarstå, vissa definitioner kan vara oklara m.m. Mätfel kan antingen verka på ett systematiskt sätt, vilket medför skevhet i resultaten, eller på ett slumpmässigt sätt, vilket inte medför skeva resultat men osäkerheten ökar. Att utvärdera konsekvenserna av mätfel skulle kräva omfattande utvärderingsstudier vilka inte ligger inom ramen för denna undersökning.

⁶ Mer text än den synliga raden kan skrivas in i detta textfält.

För att hjälpa uppgiftslämnarna när uppgifterna matas in via Internetformuläret redovisas föregående års värde till höger om inmatningsfältet. Om årets värde avviker mer än 15 procent från föregående års värde får uppgiftslämnaren en anvisning. Detta är en enkel och bra metod att avhjälpa rena inmatningsfel. Vid stora avvikelser har uppgiftslämnaren uppmanats att kommentera orsaken. I vissa fall har dock förklaringen antingen helt utelämnats, varit svår att tolka eller på annat sätt varit bristfällig. I dessa fall har Statisticon återkontaktat uppgiftslämnarna för att få en förklaring. Av dem Statisticon önskade återkontakta har vi lyckats komma i kontakt med samtliga förutom en trafikhuvudman. Bland dem vi fått kontakt med har vi fått godtagbara förklaringar till avvikelserna men i ett fåtal fall har uppgiftslämnaren ändrat sina uppgifter, se vidare avsnitt 2.2.5 nedan. Ett exempel på en godtagbar förklaring till en stor avvikelse är om trafikhuvudmannen genomfört en stor investering under ett år.

I samband med återkontakterna har Statisticon blivit uppmärksammade på att uppgiftslämnare tolkar definitionerna delvis olika. Ett exempel på detta är att distinktionen mellan allmän och särskild kollektivtrafik inte är helt uppenbar. I Figur 1 i rapporten i avsnitt 3.1 påpekas att denna undersökning avser allmän kollektivtrafik, inte *särskild* kollektivtrafik (skolskjuts, färdtjänst och sjukresor). Det finns exempel på huvudmän som i redovisningen av t.ex. kostnader för kollektivtrafiken har inkluderat den särskilda kollektivtrafiken. Detta är inte nödvändigtvis uppgiftslämnarnas fel utan snarare otydligheter i definitionerna. I definitionerna kring intäkter och kostnader för övrig verksamhet står följande i texten vad övriga kostnader omfattar: ” Här redovisas alla kostnader, ..., såsom kostnader för godstransporter, ..., färdtjänst, ...”. Här står alltså att kostnader för färdtjänst kan inkluderas i kostnader för övrig verksamhet. Eftersom den kostnaden kan vara relativt stor för en trafikhuvudman blir uppgifterna om kostnaderna olika om en uppgiftslämnare väljer att inkludera eller exkludera färdtjänstkostnaden. Dessutom är det så att i Stockholms län ligger ansvaret för färdtjänst på Stockholms läns landsting vilket gör att kostnaderna för Storstockholms lokaltrafik per definition inte omfattar färdtjänst. Detta kan vara en av orsakerna till att vissa uppgifter om kostnader och intäkter skiljer sig mycket åt mellan länen. I exempelvis Tabell 3 i rapporten, intäkter och kostnader efter län år 2006, finns det så stora skillnader mellan länen avseende t.ex. uppgifterna om totala intäkter och kostnader per resa, per personkilometer och per utbudskilometer att det rimligtvis måste beror på olikheter i vad som inkluderas i statistiken. Motsvarande aspekt gäller Tabell 4 avseende biljettintäkter. Denna statistik bör alltså användas med stor försiktighet vid länsvisa jämförelser.

Det är inte tillfredsställande att dessa oklarheter finns i definitionerna. Under ett möte med statistikgruppen för kollektivtrafiken⁷ diskuterades ett förslag att under hösten 2007 anordna ett gemensamt möte för samtliga uppgiftslämnare av undersökningen. Ett syfte med mötet är att diskutera definitioner och försöka åstadkomma en samsyn rörande vilken statistik som ska lämnas.

Rörande jämförelser bakåt i tiden bör nämnas att insamlingsmetoden för uppgifterna om *utbudskilometer* varierat mellan åren. Fram till år 2002 samlades all statistik in av SLTF. År 2003 och 2004 samlade Banverket in uppgifter avseende trafikuppgifter (resor, utbudskilometer och personkilometer) för tåg, spårväg och tunnelbana medan trafikuppgifterna för buss och båt tillsammans med alla ekonomiuppgifter samlades in av Transek AB. År 2005 samlade Transek AB in samtliga uppgifter via trafikhuvudmännen. Även år 2006 samlades samtliga uppgifter in via trafikhuvudmännen, då Statisticon ansvarade för insamlingen.

Ytterligare en indikation på mätfel är om det partiella bortfallet är stort. Vi konstaterade tidigare att det finns 42 svarsfält i Internetformuläret. I instruktionen till uppgiftslämnarna står det ”Fyll alltid i 0 om uppgiften är noll” samt ”Om du saknar uppgift lämnar du fältet tomt”. Detta betyder att samtliga 42 fält ska fyllas i om uppgift finns, eller är 0. Dock är ett flertal fält inte applicerbara för en majoritet av uppgiftslämnarna. Det är t.ex. endast i Stockholm som det finns tunnelbana. Enligt instruktionen ska då uppgiftslämnaren ange 0 på uppgifter om tunnelbana snarare än lämna fältet tomt. Av de lämnade svaren för tunnelbana⁸ har sju angivit 0 i svarsfältet och 17 har lämnat fältet tomt⁹. Dessa 17 utelämnade svar betraktas principiellt som partiellt bortfall. Detta är dock möjligtvis en alltför sträng definition. Om vi använder en mer liberal definition av partiellt bortfall och studerar i vilken mån en uppgiftslämnare har avstått från att lämna svar där ett svar borde registreras är det partiella bortfallet försumbart. Med borde avses att trafikhuvudmannen har den verksamhet som svarsfältet avser. Utifrån denna mer liberala syn har Statisticon inte noterat några partiella bortfall rörande områdena konsumtion och tjänster. Motsvarande gäller för kostnader och intäkter.

Rörande bidrag/tillskott är det inte riktigt lika lätt att bedöma. Vissa svarsfält är lämnade tomma och i dessa fall är det svårt att bedöma om ett saknat värde betyder värdet 0 eller att uppgift saknas, men borde vara större än 0. För t.ex. variabeln bidrag/tillskott från kommun till samtliga trafikslag är det 20

⁷ Statistikgruppen är en referensgrupp med representanter från SIKA samt några trafikhuvudmän.

⁸ Avseende utbudskilometer.

⁹ SL har svarat på denna fråga.

uppgiftslämnare som har angivit svar (större än 0), 1 uppgiftslämnare har angivit värdet 0 och 4 uppgiftslämnare har lämnat fältet tomt. Beträffande bidrag från landsting till samtliga trafikslag är situationen densamma. För bidrag från Rikstrafiken till samtliga trafikslag är fördelningen 9, 3 och 13 för uppgiftslämnare som har angivit värden större än 0, värdet 0 respektive lämnat fältet tomt. För fälten avseende bidrag/tillskott till övrig verksamhet är situationen liknande den för bidrag från Rikstrafiken till samtliga trafikslag. Dessa utelämnade fält är att betrakta som partiell bortfall.

De fält som lämnats tomma har Statisticon inte åtgärdat utan låtit kvarstå som tomma. För det objektsbortfall som dock uppstod i undersökningen har vi imputerat saknade värden. Se vidare avsnitt 2.2.4 nedan.

Överlag gör Statisticon bedömningen att det partiella bortfallet är litet i undersökningen vilket medför att osäkerheten i resultaten beroende på partiellt bortfall är litet.

Beträffande variabeln tidsåtgång är tanken att den totala tidsåtgången för att samla in och fylla i uppgifterna ska anges. Det har kommit till Statisticons kännedom att vissa trafikhuvudmän delar upp uppgiftslämnandet på flera olika personer inom organisationen. I en sådan situation är tanken med frågan om tidsåtgång att den *sammanlagda* tidsåtgången¹⁰ för alla personer ska anges. Det är okänt för Statisticon huruvida detta förfaringsätt tillämpas eller inte. 23 av 25 uppgiftslämnare har angivit tidsåtgång för ifyllandet.

2.2.4 Svartsbortfall och skattingsförfarande

Svartsbortfall kan delas upp i två komponenter: objektsbortfall och partiellt bortfall. Med objektsbortfall menas att svar saknas helt och hållet från en uppgiftslämnare. Med partiellt bortfall menas att en uppgiftslämnare har avstått från att besvara en eller flera frågor. Vi konstaterade i föregående avsnitt att det partiella bortfallet är begränsat. Även objektsbortfallet är mycket begränsat i undersökningen. Rent formellt har samtliga uppgiftslämnare svarat vilket betyder att svartsandelen är 100 procent. Dock finns det ett bortfall som kan liknas vid ett objektsbortfall beroende på övertagande av uppgiftslämnandet.

I förra årets undersökning var Umeå Lokaltrafik AB uppgiftslämnare liksom Länstrafiken i Västerbotten vilka svarade för hela Västerbotten exklusive Umeå.

¹⁰ Med tidsåtgång avses mertid, se definitionen i bilaga 5.

Inför årets undersökning var det tänkt att Länstrafiken i Västerbotten skulle svara för hela länet (inklusive Umeå). Dock har Länstrafiken haft problem med sina datasystem och haft svårt att få fram underlag för Umeås uppgifter. Detta har medfört att Länstrafiken i Västerbotten även i år har svarat för länet exklusive Umeå. Statisticon har inte heller haft några möjligheter att erhålla data direkt från Umeå¹¹. Detta gör att de lämnade uppgifterna för Västerbottens län skulle vara för låga om de endast baserats på uppgifterna från Länstrafiken i Västerbotten. För att den redovisade statistiken på länsnivå samt på riksnivå ska bli så korrekt och rättvisande som möjligt har föregående års uppgifter för Umeå adderats till årets lämnade uppgifter för Länstrafiken i Västerbotten. Enligt föregående års rapport om kollektivtrafik (2006:24) framgår det i avsnitt 7 ”Förändringar jämfört med 2004” att Umeå Lokaltrafik inte har lämnat uppgifter för 2005, 2004 eller 2003. De senast lämnade uppgifterna är för 2002. Uppgifterna från 2002 har använts och adderats till uppgifterna på riksnivå för 2003-2005 för att få en rättvisande uppgift för riket. På länsnivå har detta förfarande dock endast använts för år 2005, samt i årets undersökning. Detta har medfört att på länsnivå är det ett trendbrott mellan 2004 och 2005 för Västerbotten. Det bör understrykas att de uppgifter som används i årets undersökning för Umeå baseras på 2002 års lämnade uppgifter.

I tabellverket i bilaga 2 ingår alltså de adderade uppgifterna från Umeå avseende uppgifter på riksnivå samt för Västerbottens län. Denna addering är att betrakta som en form av imputering. I övrigt har inga imputeringar använts.

2.2.5 Bearbetning

Data från de kommuner som besvarade undersökningen via Internet lagrades under datainsamlingen direkt i en databas. Som nämnts ovan har 2006 års värden kontrollerats mot föregående års värden. I vissa fall har uppgiftslämnaren återkontaktats för att lämna en förklaring till avvikelserna mellan 2006 och 2005 års uppgifter. I de flesta av dessa återkontakter fick Statisticon godtagbara förklaringar till avvikelserna. I ett fåtal fall ändrade uppgiftslämnaren sina uppgifter.

I databearbetningsfasen har data bearbetats i flera steg på Statisticon till en slutlig analysdatabas vilken har använts som datakälla för att skapa tabellverket. I processen med att bearbeta data kontrolleras samtliga vidtagna steg innan de godkänns. Detta arbete utgår från Statisticons normer för arbete med statistik – Good Statistical Practice (GSP) – vilka regleras via interna styrdokumentet, s.k. Standard Operating Procedures (SOP).

¹¹ Mest beroende på tidsaspekten. Att Länstrafiken i Västerbotten inte kunde svara för Umeå stod

2.2.6 Modellantaganden

Det enda modellantagandet är att föregående års värden för Umeå adderas till 2006 års värden. Eftersom värdena för Umeå baserats på 2002 års uppgifter finns betydande osäkerhet i dessa uppgifter. Dock är påverkan av detta förfarande begränsad på länsnivå och mycket begränsad på riksnivå.

2.3 Redovisning av osäkerhetsmått

Inga osäkerhetsmått redovisas i tabellrapporten.

3 STATISTIKENS AKTUALITET

3.1 Frekvens

Undersökningen om Lokal och regional kollektivtrafik genomförs årligen.

3.2 Framställningstid

Datainsamlingen påbörjades vecka 12 och avslutades vecka 21. Därefter pågår databearbetning, tabellframställning och rapportskrivning till vecka 25.

3.3 Punktlighet

Publiceringsplanen för undersökningen Lokal och regional kollektivtrafik är att slutrapporten levereras till SIKA under vecka 24. Därefter publiceras rapporten på SIKA:s hemsida. Rapporten har publicerats i enlighet med planen.

4 JÄMFÖRBARHET OCH SAMANVÄNDBARHET

4.1 Jämförbarhet över tiden

Jämförbarheten i årets undersökning om Lokal och regional kollektivtrafik med tidigare års undersökningar är god. Undersökningsvariablerna, målstorheterna och redovisningsgrupperna har varit samma i många år. Skattningsmetodiken de två senaste åren har varit densamma. Mellan åren 2004 och 2005 ändrades dock sättet att redovisa uppgifter på länsnivå för Västerbottens län, beroende på avsaknad av uppgifter från Umeå, se vidare avsnitt 2.2.4.

4.2 Jämförbarhet mellan grupper

Tabellverket bygger endast på data som samlats in i undersökningen om Lokal och regional kollektivtrafik, d.v.s. det finns inga andra källor eller mätningar för den presenterade statistiken vilka kunde haft andra definitioner. I detta avseende är statistiken enhetlig i sin definition. Det enda undantaget är uppgifter om antal bilar i Tabell 2 i tabellverket. Dessa uppgifter är hämtade från SIKA Statistik rapport 2007:5 och 2007:6.

4.3 Samanvändbarhet med annan statistik

Det finns olika aspekter på sammanvändbarhet med annan statistik. En aspekt är huruvida olika indelningsgrunder i tabellverket stämmer överens med indelningsgrunderna i annan statistik. Uppdelningen av tabellerna på län möjliggör sammanvändning med all annan typ av statistik med denna indelningsgrund.

En annan aspekt på sammanvändbarhet är huruvida undersökningen om Lokal och regional kollektivtrafik kan sammanvändas med annan statistik t.ex. inom transportområdet för att ge en helhetsbild av området. SIKA är statistikansvarig myndighet för statistik inom transport- och kommunikationsområdet och inom ramen för detta uppdrag publicerar SIKA resultat från flera olika undersökningar. Just nu pågår arbetet med att skapa ett statistiksystem som omfattar all kollektivtrafik och samhällsbetalda resor. Inom ramen för detta kommer hela statistiksystemet inom kollektivtrafik och samhällsbetalda resor att granskas bland annat utifrån sådana aspekter som sammanvändbarhet mellan statistik, jämförbara

variabler skall skapas och så vidare. En första publikation baserad på detta system utkom under 2005, ”Kollektivtrafik och samhällsbetalda resor 2003”

5 TILLGÄNGLIGHET OCH FÖRSTÅELIGHET

5.1 Spridningsformer

Rapporten Lokal och regional kollektivtrafik 2006 sprids via www.sika-institute.se

5.2 Presentation

Presentationen av resultaten framgår av tabellverket och rapporten. Presentationen av kvalitetsdeklarationen framgår av denna bilaga.

5.3 Dokumentation

Dokumentationen av resultaten och genomförande av undersökningen om Lokal och regional kollektivtrafik framgår av rapporten och kvalitetsdeklarationen.

5.4 Tillgång till primärmaterial

Tillgång till primärmaterial kan erhållas efter prövning från SIKA.

5.5 Upplysningstjänster

Frågor rörande kollektivtrafik i allmänhet kan ställas till Christina Eng (063-14 00 15, Christina.Eng@sika-institute.se) på SIKA. Frågor rörande rapporten, tabellverket och kvalitetsdeklarationen kan ställas till Mats Nyfjäll (018-18 22 34, mats.nyfjall@statisticon.se) på Statisticon AB.

6 ÖVRIGT

Projektledare för undersökningen om Lokal och regional kollektivtrafik och tillika författare av kvalitetsdeklarationen har varit Mats Nyfjäll på Statisticon AB.

Jenny Lagerqvist har ansvarat för framtagandet av tabellverket och författat rapporttexten.

Bilaga A – Missiv huvudutskick

2007-03-19



Huvudman
 Kontaktperson
 Adress
 Postnummer Ort

Insamling av kollektivtrafikstatistik för 2006

Nu är det dags för statistikinsamlingen avseende kollektivtrafikens verksamhet år 2006. Undersökningen genomförs i år av Statisticon AB på uppdrag av SIKa. Nytt för i år är att datainsamlingen sker via en webbenkät. Nedan finns en utförlig instruktion för hur man hittar och loggar in i webbenkäten.

Frågeformuläret har fått ett annorlunda utseende jämfört med tidigare år, men de uppgifter som efterfrågas är desamma som tidigare. Likt föregående år kommer det i årets undersökning att göras automatiska kontroller mellan de uppgifter som lämnas för år 2005 och de som lämnats för år 2005. Om det skett stora förändringar uppmärksammas detta och uppgiftslämnaren uppmanas att kommentera förändringen. Definitioner och instruktioner finns tillgängliga i anslutning till webbenkäten.

I år planeras rapporten att publiceras i början av juli månad. Vi vill därför ha ert svar så snart som möjligt, senast **onsdag den 4 april år 2007**. Varje svar är viktigt för att statistiken ska få så bra kvalitet som möjligt. Som tidigare år kommer den tryckta rapporten att distribueras till samtliga trafikhuvudmän.

Sammanställningen av kollektivtrafikstatistiken är till stor nytta i flera sammanhang. Det är viktigt att det finns underlag att presentera för beslutsfattare, journalister, forskare m.fl. som på ett bra sätt beskriver branschens tillstånd och utveckling.

Instruktion för ifyllande av webbenkät

1. Starta det program som används för Internet (t.ex. Explorer eller Netscape). I adressfältet skriver du in Internetadressen www.rapportor.se/kollektivtrafik
2. Välj din trafikhuvudman från listan
3. Skriv in ditt unika lösenord <lösenord> i fältet lösenord.
4. Tryck på knappen **Logga in**.

Du kommer nu till startsidan för undersökningen om Kollektivtrafik 2006. Följ instruktionerna på sidan för hur man fyller i enkäten.

Har ni frågor angående inloggning, lösenord eller allmänt om datainsamlingen, kontakta Margareta Andersson på Statisticon AB (tfn 018-18 22 30, e-post kollektivtrafik@statisticon.se). Har ni sakfrågor om kollektivtrafiken är ni välkomna att kontakta Christina Eng på SIKa (tfn 063-14 00 15, e-post christina.eng@sika-institute.se).

Tack på förhand för er medverkan!

Maria Melkersson

Statistikchef
 SIKa,
 Statistikavdelningen

Christina Eng

Statistiker
 SIKa,
 Statistikavdelningen

Statens Institut för KommunikationsAnalys
 Akademigatan 2 • 831 40 Östersund • Tel: 063-14 00 00
 E-post: sika@sika-institute.se • www.sika-institute.se

Bilaga B – Missiv påminnelse 1



2007-04-04

Huvudman (länk)
Kontaktperson (länk)
Adress (länk)
Postnummer(länk) Kommun(länk)

Påminnelse: Insamling av kollektivtrafikstatistik för 2006

För ungefär 1 ½ vecka sedan fick samtliga trafikhuvudmän en enkät avseende kollektivtrafiken år 2006. Eftersom vi ännu inte fått något svar från er trafikhuvudman vill vi påminna er om att besvara enkäten. I år sker datainsamlingen via en webbenkät. Nedan finns en utförlig instruktion för hur man hittar och loggar in i webbenkäten.

I år planeras rapporten att publiceras i början av juli månad. Vi vill därför ha ert svar så snart som möjligt, senast **onsdag den 11 april år 2007**. Varje svar är viktigt för att statistiken ska få så bra kvalitet som möjligt. Som tidigare år kommer den tryckta rapporten att distribueras till samtliga trafikhuvudmän.

Sammanställningen av kollektivtrafikstatistiken är till stor nytta i flera sammanhang. Det är viktigt att det finns underlag att presentera för beslutsfattare, journalister, forskare m.fl. som på ett bra sätt beskriver branschens tillstånd och utveckling.

Instruktion för ifyllande av webbenkät

1. Starta det program som används för Internet (t.ex. Explorer eller Netscape). I adressfältet skriver du in Internetadressen www.rapportor.se/kollektivtrafik.
2. Välj din trafikhuvudman från listan
3. Skriv in ditt unika lösenord <lösenord> i fältet för lösenord.
4. Tryck på knappen **Logga in**.

Du kommer nu till startsidan för undersökningen om Kollektivtrafik 2006. Följ instruktionerna på sidan för hur man fyller i enkäten.

Har ni frågor angående inloggning, lösenord eller allmänt om datainsamlingen, kontakta Margareta Andersson på Statisticon AB (tfn 018-18 22 30, e-post kollektivtrafik@statisticon.se). Har ni sakfrågor om kollektivtrafiken är ni välkomna att kontakta Christina Eng på SIKA (tfn 063-14 00 15, e-post christina.eng@sika-institut.se).

Tack på förhand för er medverkan!

Maria Melkersson

Statistikchef
SIKA,
Statistikavdelningen

Christina Eng

Statistiker
SIKA,
Statistikavdelningen

SIKA är en myndighet som arbetar inom transport- och kommunikationsområdet. Våra huvudsakliga uppgifter är att göra analyser, nulägesbeskrivningar och andra utredningar åt regeringen, att utveckla prognos- och planeringsmetoder och att ansvara för den officiella statistiken.

Utredningarna publiceras i serierna *SIKA Rapport* och *SIKA PM*. Statistiken publiceras i serien *SIKA Statistik*, i tidskriften *SIKA Kommunikationer* samt i årsboken *Transporter och kommunikationer*. Samtliga publikationer finns tillgängliga på SIKA:s webbplats www.sika-institute.se.



Statens institut för
kommunikationsanalys
Akademigatan 2, 831 40 Östersund
Telefon 063-14 00 00
Fax 063-14 00 10
e-post sika@sika-institute.se
Internet: www.sika-institute.se



Statisticon
STATISTICS & RESEARCH